



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 80]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 4, 2016/फाल्गुन 14, 1937

No. 80]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 4, 2016/ PHALGUNA 14, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 फरवरी 2016

सं. टीएमपी/56/2015-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर केओपीटी द्वारा स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित पाइपलाइन सुविधाओं से जुड़ी 2 सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/56/2015-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अक्टूबर 2015 के 26वें दिन पारित)

यह मामला डीबीएफओटी आधार पर केओपीटी द्वारा स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित पाइपलाइन सुविधाओं से जुड़ी 2 सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से उसके पत्र दिनांक 21 जुलाई 2015 द्वारा प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केओपीटी के प्रस्ताव के प्रारंभिक सत्यापन पर, यह देखा गया था कि केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में कुछ सूचना अन्तर थे। तदनुसार, हमारे पत्र दिनांक 31 जुलाई 2015 द्वारा केओपीटी से अपेक्षित सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक दिनांक 20 अगस्त 2015 के बाद, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर केओपीटी का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	केओपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	केओपीटी प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक भेजे।	रियायतप्राप्तकर्ता उप-समुद्र पाइपलाइनों से जुड़ी दो मूरिंग संस्थापित करने जा रहा है। हालांकि यह सुविधा, मंदर पोत और डॉटर पोत के बीच पीओएल का स्थानांतरण मंदर पोत अथवा डॉटर पोत में से किसी के पम्पों द्वारा किया जाएगा। इसलिए, कार्यनिष्पादन मानक परिकल्पित नहीं किया गया है।
(ii)	केओपीटी प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रतिलिपि भेजें।	अध्यक्ष के अनुमोदन से प्रस्ताव प्राधिकरण को भेजा गया है। तथापि, यह मामला कार्योत्तर अनुमोदन के लिए बोर्ड के समक्ष पेश किया जा रहा है। बोर्ड बैठक होने और संकल्प पारित होने के तत्काल बाद बोर्ड के मंजूरी ब्योरे प्राधिकरण को भेज दिए जाएंगे। (उसके पश्चात, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा कहा था कि केओपीटी का न्यासी बोर्ड अपने संकल्प दिनांक 7 सितम्बर 2015 द्वारा प्रस्ताव को मंजूर करने के लिए सहमत है। संकल्प का प्रासंगिक सार नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है: “न्यासियों को सूचित किया गया था कि द्रव्य कार्गो के पोतांतरण के लिए मूरिंग सुविधाएं स्थापित करने के लिए दरों के निर्धारण का मामला टीएएमपी के समक्ष पहले ही रखा जा चुका है और दिनांक 04-9-2015 को सुनवाई होगी। टीएएमपी अधिसूचित दर आरएफपी दस्तावेज जारी किए जाने से पहले अपेक्षित थी। वैसे, अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए बोर्ड के कार्योत्तर अनुमोदन हेतु अनुरोध किया गया था। चर्चा के बाद न्यासी प्रस्ताव को मंजूरी देने के लिए सहमत थे।”)
(iii)	केओपीटी उन उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं की सूची भेजे जिनके साथ संदर्भित प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया जाना है।	केओपीटी ने उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं की सूची भेजी है।

3.1. केओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 21 जुलाई 2015 द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

- (i). केओपीटी ने अपनी सीमा के भीतर पीओएल कार्गो के प्रहस्तन के लिए “उप-समुद्र से जुड़ी पाइपलाइन के साथ 2 सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) का विकास” का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रणाली मंदर और डॉटर टैंकरों के बीच पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए उपयोग की जाएगी। पीओएल ढोने वाले डॉटर टैंकर एसबीएम साइट और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के तेल टर्मिनलों के बीच चलेंगे।
- (ii). उक्त योजना पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) पर कार्यान्वित की जाएगी। केओपीटी उक्त परियोजना के लिए आरएफक्यू के माध्यम से आवेदन पहले ही आमंत्रित कर चुका है।
- (iii). उक्त परियोजना का रियायतप्राप्तकर्ता टीएएमपी के अनुमोदन से निर्धारित किए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुसार सुविधाओं के उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क वसूल करेगा। केपीटी द्वारा साध्यता रिपोर्ट में मै0 आई-मेरीटाइम कंसेल्टेंसी प्रा0 लि0 द्वारा निर्धारित परियोजना के लागत अनुमान आदि के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क परिकल्पित किया जाएगा।

3.2. केओपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं निम्नवत् हैं:-

- (i). हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) केओपीटी के जल क्षेत्र में स्थित है। एक औद्योगिक पट्टी हुगली नदी के मुहाने के निकट कोलकाता के 50 कि.मी. दक्षिण-पश्चिम स्थित है।
- (ii). पत्तन-आधारित उद्योगों का मेजबान और विभिन्न द्रव्य कार्गो के भंडारण प्रचालक तेल टर्मिनलों और एचडीसी की बंधित गोदी के भीतर कुछ बर्थों में 3 रीवरलाइन का प्रयोग करते हुए एचडीसी में विभिन्न प्रकार के द्रव्य कार्गो का प्रहस्तन कर रहे हैं जिसमें कच्चा तेल, पीओएल (उत्पाद), कच्चा खाद्य तेल, औद्योगिक रसायन, एलपीजी आदि शामिल हैं। वर्तमान में एचडीसी की संचयी द्रव्य कार्गो प्रहस्तन क्षमता 21 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। केओपीटी एचडीसी के लगभग 12 कि.मी. अपस्ट्रीम हल्दिया डॉक-2 में 4थां तेल टर्मिनल स्थापित करते हुए दूसरे 6 मिलियन टन द्वारा क्षमता को बढ़ाने के लिए पहले ही कार्यवाई कर चुका है।
- (iii). डुबाव बाध्यताओं को ओबविएट करते हुए एचडीसी में द्रव्य कार्गो के थ्रुपुट को बढ़ाने के मद्देनजर, एचडीसी ने एक परियोजना तैयार की है जिसमें लगभग 500 मीटर तक एक-दूसरे से अलग सीएलएम टाइप मूरिंग (केटनरी एंकर लेग मूरिंग) की 2 सं. शामिल है और बहु पनडुब्बी पाइपलाइनों से जुड़े हुए हैं।
पनडुब्बी कनेक्शन में बाइ-डायरेक्शनल फ्लो के लिए पीएलईएम (पाइपलन एंड मेनीफोल्ड) के साथ व्यवस्था है। इस व्यवस्था के अनुसार, आयातक मूरिंगों में से एक पर अपने मंदर टैंकर लाएंगे और 2रीं मूरिंग में मूर किए जाने वाले डॉटर पोत में कार्गो स्थानांतरित करते हैं। द्रव्य बल्क कार्गो के निर्यात के मामले में आरक्षित प्रचालन किया जाएगा। सम्पूर्ण परियोजना वीएलसीसी/यूएलसीसी विशिष्टताओं तक पूरी तरह लदे मंदर टैंकरों का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त डुबाव के साथ पत्तन सीमा में संस्थापित की जाएगी।
- (iv). परिकल्पित मूरिंग व्यवस्था से निम्नलिखित लाभों के कारण कम की गई समग्र लॉजिस्टिक लागत पर एचडीसी में अपना कार्गो थ्रुपुट बढ़ाने में ट्रेड को लाभ पहुंचेगा:-
 - (क). पूर्णतः लदे हुए मंदर टैंकरों द्वारा कार्गो आयात/निर्यात करना।
 - (ख). हल्दिया में आयातकों/निर्यातकों द्वारा पहले से सृजित द्रव्य कार्गो प्रहस्तन अवसंरचना का सर्वोत्तम उपयोग।
 - (ग). मंदर टैंकरों जो एचडीसी में आने की अपेक्षा के बिना गहरे समुद्र में प्रहस्तित किया जाएगा, का कम वापसी समय।

- (v). उपर्युक्त लाभों के मद्देनजर, “डीबीएफओटी” आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स में मौजूदा जेट्टियों/बर्थ और क्रेओपीटी की सीमाओं के भीतर सैंडहेड क्षेत्र में 2 मूरिंग के बीच द्रव्य कार्गो के विभिन्न प्रकारों के स्थानांतरण के लिए 2 मूरिंगों से जोड़ने वाली सभी अनुषंगी अवसंरचना और पनडुब्बी पाइपलाइनों के साथ 2 मूरिंगों को शामिल करते हुए प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया गया है।
- (vi). निम्नलिखित को शामिल करते हुए विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित सुविधा का प्रत्यक्ष फीचर:
- (क). सिंगल प्वाइंट मूरिंग – 2 संख्या निम्नलिखित संलग्नकों के साथ:
- एंकरिंग प्रणाली
 - मूरिंग चेन
 - पाइपलाइन मेनीफोल्ड
 - रिमोट ऑपरेटिंग वॉल्वस
 - ग्राउंड सिस्टम
 - सब-मरीन होज़
 - फ्लोटर/होज
- (ख). एसबीएम-1 से एसबीएम-2 तक पीओएल की विभिन्न श्रेणियों के स्थानांतरण हेतु पाइपलाइन। कार्गो ढोने वाले मदर पोत एक एसबीएम के समीप एंकर किए जाएंगे और डॉटर पोत 2^{रें} एसबीएम पर एंकर किया जाएगा। कार्गो मदर से डॉटर अथवा विलोमतः उप-समुद्र पाइपलाइनों के माध्यम से स्थानांतरित किया जाएगा।
- (vii). क्रेओपीटी द्वारा सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित एफएसओ सुविधाओं के मामले में सर्वोत्तम फ्लोटिंग स्टोरेज ऑपरेशन (एफएसओ) क्षमता, पूंजी तथा ओ एंड एम लागत आदि के मूल्यांकन के लिए दिशानिर्देश/मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। इसलिए, पूंजी लागत 2015 स्तरों पर कीमत बढ़ाने के लिए 5 वर्षों हेतु कम्पाउंडिंग आधार पर थोक मूल्य सूचकांक पर विचार करते हुए और आधार कीमत के रूप में टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/15/2010-क्रेपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 में पूंजी लागत पर विचार करते हुए साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित की गई है।
- (viii). सर्वोत्तम क्षमता:
- (क). फ्लोटिंग स्टोरेज ऑफलोडिंग (एफएसओ) में क्षमता गणना:

क्र.सं.	विवरण	
(i)	मदर पोत क्षमता (सीएफ)	1,00,000 टन
(ii)	डॉटर पोत क्षमता (सीडी)	23,000 टन
(iii)	पम्पिंग दर (मदर पोत से डॉटर पोत)	3000 टीपीएच
(iv)	एक डॉटर पोत लदाई करने के लिए अपेक्षित समय (ii/iii)	7.67 घंटे
(v)	अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय (iv+v)	6 घंटे
(vi)	डॉटर पोत पर लदाई करने के लिए कुल समय (टीडी)	13.67 घंटे
(vii)	मदर पोत स्थान और बर्थ के बीच औसत दूरी	130 कि.मी.
(viii)	मदर पोत से बर्थ तक नौचालन समय (टीएस)	=130 / (10*1.852) = 7 घंटे
(ix)	जेट्टी में लदाई दर	2000 टीपीएच
(x)	बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजी आदि	3.50 घंटे
(xi)	उतराई के लिए समय	11.50 घंटे
(xii)	ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा	3 घंटे
(xiii)	डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजी, अबर्थिंग	2 घंटे
(xiv)	बर्थ में वापसी पोत (x+xi+xii+xiii)	20.0 घंटे
(xv)	बर्थ से मदर पोत तक नौचालन समय (टीएस)	=130 / (10*1.852) = 7 घंटे
(xvi)	डॉटर पोत का वापसी समय (टीटी)	=47.67 घंटे ~ 48.0 घंटे = 2 दिन
(xvii)	अपेक्षित डॉटर पोतों की न्यूनतम संख्या (एन)	= टीटी = 2
(xviii)	एसबीएम का वार्षिक अनुरक्षण/तकनीकी डाउनटाइम	20 दिन
(xix)	मौसम मानदंड सीमांकन	90 दिन
(xx)	कुल प्रणाली उपलब्धता	255 दिन ~ 70%
(xxi)	प्रतिवर्ष डॉटर पोत की संख्या (टी) (xx/xvii) (टिप्पणी:1)	= 255 / टीटी = 255 / 2.0 ~ 127.5 फेरे

(xxii)	डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता = फेरे प्रति पोत X डीवी की संख्या X डीवी की क्षमता = टी X एन X सीडी (xxi* xvii*ii)	5.865 मिलियन टन
---------------	--	------------------------

टिप्पणी 1:

क्र.सं.	विवरण	यूओएम	
(क)	मदर पोत से डॉक्टर पोत तक कार्गो स्थानांतरण प्रचालनों के लिए लिया गया कुल समय		
(i)	एक डॉक्टर पोत लदाई के लिए अपेक्षित समय (डॉक्टर पोत क्षमता/पम्पिंग दर) अर्थात् (23,000 / 3000)	घंटे	7.67
(ii)	अन्य पेरिफेरल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय	घंटे	6
(iii)	मदर पोत से जेट्टी तक नौचालन समय (टी)	घंटे	7
(iv)	डॉक्टर पोत के लिए लिया गया कुल समय (i+ii)		20.67
(ख)	जेट्टी में उतराई और वापिस मदर पोत जाने के लिए कुल समय		
(i)	जेट्टी में उतराई दर (23000 टन/2000 टन प्रति घंटा)	घंटे	11.5
(ii)	बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेज तैयार करने, अबर्थिंग के लिए समय]	घंटे	8.5
(ग)	बर्थ से मदर पोत तक नौचालन समय	घंटे	7
(iii)	जेट्टी में उतराई के लिए कुल समय (i+ii+iii)	घंटे	27
(vii)	डॉक्टर पोत का वापसी समय (क+ख)	घंटे	47.67
(viii)	कुल प्रणाली उपलब्धता	दिन	255.5
(ix)	डॉक्टर पोत की संख्या		2
(x)	फेरों की सं. प्रति पोत (कुल प्रणाली उपलब्धता/डॉक्टर पोत का वापसी समय) अर्थात् (viii/vii)		127.5

(ख). बर्थिंग प्रणाली की क्षमता गणना:

क्र.सं.	विवरण	
(i)	डॉक्टर पोत क्षमता (सीडी)	23,000 टन
(ii)	बर्थ में पम्पिंग दर	2000 टीपीएच
(iii)	एक डॉक्टर पोत उतराई के लिए अपेक्षित समय (i/ii)	11.50 घंटे
(iv)	अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय	5.5 घंटे
(v)	ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा समय	3 घंटे
(vi)	बर्थ में डॉक्टर पोत का वापसी समय (टीडी) (vi+v+vi)	20 घंटे
(vii)	उपलब्ध कार्य दिवस (वाई)*	255 दिन
(viii)	डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता = 330 दिन/डीवी का वापसी समय x डीवी की क्षमता (वाई/टीडी) x सीडी	7.038 मिलियन टन। (255 दिन x 1.2 गुना वापसी प्रतिदिन # x 23000 टन) #[24 घंटे एक दिन/ 20 घंटे वापसी के लिए प्रतिदिन = 1.2 वापसी प्रतिदिन]

टिप्पणी: एसबीएम में 20 दिन प्रतिवर्ष के वार्षिक अनुसंधान/तकनीकी अनुसंधान और मौसम द्वारा प्रचालनों को 90 दिनों तक सीमित करने की वजह से, डॉक्टर पोत प्रणाली प्रचालन के लिए 255 दिनों की शेष संख्या के लिए उपलब्ध होगी और इसलिए बर्थ केवल शेष दिनों के दौरान उपयोग करता है।

(ग). सर्वोत्तम क्षमता प्रणाली क्षमता

क्र.सं.	विवरण	
(i)	डॉक्टर पोत प्रणाली (क)	5.865 मिलियन टन
(ii)	बर्थिंग प्रणाली (ख)	7.038 मिलियन टन
(iii)	प्रणाली क्षमता = उपर्युक्त क्षमताओं (क) अथवा (ख) का न्यूनतम	5.865 मिलियन टन

- (घ). ऐसी स्थिति में जहां मांग में पर्याप्त वृद्धि है, उपयोक्ता पोत उपलब्ध करवा सकते हैं जिनकी उच्चतर पम्पिंग क्षमता होती है ताकि वापसी समय कम किया जा सके जिससे प्रणाली क्षमता बढ़ सके।
- (ङ). क्षमता गणना में परिकल्पित कार्गो/पोत की हिस्सेदारी का आधार लागू नहीं है क्योंकि सम्पूर्ण आउटपुट पम्पिंग क्षमताओं के आधार पर सुविचारित की गई है और कार्गो/पोत विशिष्टताओं पर विचार नहीं किया गया है।
- (च). टीएमपी की पीपीपी परियोजनाएं स्थापित करने के लिए अप्रकट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश 2008 में द्रव्य कार्गो प्रहस्तित करने के लिए एसबीएम हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कोई दिशानिर्देश नहीं दिए गए हैं। इसलिए, प्रहस्तन दरों का अनुमान लगाने के लिए पोत की पम्पिंग दर और सर्वोत्तम क्षमता अंगीकृत की गई है।

3.3. केओपीटी का प्रस्ताव निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	
(i).	मदर और डॉटर पोत पर मरीन प्रभार	रु0 40.15 प्रति जीआरटी
(ii).	मदर पोत और डॉटर पोत के बीच एसबीएम पर कार्गो स्थानांतरण प्रभार	रु0 254.33 प्रति मीट्रिक टन

केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2015 में यथा प्रस्तावित पूंजी लागत, प्रचालन लागत, वार्षिक राजस्व अपेक्षा और दरमानों के ब्योरों पर इस आदेश के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पत्तन के पत्र दिनांक 24 अगस्त 2015 के साथ केओपीटी का प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2015 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी बोलीदाताओं (केओपीटी द्वारा यथा अग्रेषित) को उनकी टिप्पणियां 02 सितम्बर 2015 तक भेजने के लिए अग्रेषित किया गया था। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन/भावी बोलीदाता ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी।

5.1. कार्यनिष्पादन मानकों के संबंध में, चूंकि केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2015 में बताया था कि उसने कोई कार्यनिष्पादन मानक परिकल्पित नहीं किए थे, इसलिए यह हमारे पत्र दिनांक 26 अगस्त 2015 द्वारा केओपीटी को संप्रेषित किया गया था कि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुसार, संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव कार्यनिष्पादन मानकों के साथ दाखिल किया जाना चाहिए। इसके अलावा, सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत अधिक पर प्रचालन के दूसरे वर्ष के आगे से 'कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क' का निर्धारण 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि से जोड़ा गया है। तदनुसार, केओपीटी को कार्यनिष्पादन मानक भेजने का दोबारा अनुरोध किया गया था।

5.2. इस संबंध में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा अन्य बातों में निम्नलिखित कार्यनिष्पादन मानक भेजे थे:

क्र.सं.	पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक
1.	मदर टैंकर से डॉटर पोत तक और विलोमतः सकल पम्पिंग आउटपुट।	3000 टन प्रति घंटा

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह पाया गया था कि विभिन्न बिन्दुओं पर केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। इसलिए, हमने हमारे पत्र दिनांक 02 सितम्बर 2015 द्वारा केओपीटी से अनुरोध किया था कि अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा जाए। अनुस्मारक दिनांक 14 सितम्बर 2015 के बाद, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के समय, केओपीटी ने लागत गणना और दरमान संशोधित किए हैं। संशोधित लागत गणना और केओपीटी द्वारा प्रेषित दरमानों पर अनुवर्ती अनुच्छेद चर्चा की गई है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर केओपीटी के जवाब नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का जवाब
(क).	सामान्य:	
(i) (क)	2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 यह भी विनिर्दिष्ट करता है कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। उक्त खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि किसी महापत्तन न्यास में किसी घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो अथवा यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित किया गया हो तो विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना प्रतिनिधित्व नहीं करती है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव कर सकता	डुबाव अवरोधों की वजह से, हल्दिया में पीओएल उत्पादों के आयातक पीओएल उत्पादों को एचडीसी लाने में भारी मालभाड़ा लागत वहन कर रहे हैं। वैसे, केओपीटी गहरे डुबाव वाले स्थानों पर शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण के लिए सुविचारित समान लाइनों में उक्त मुद्दे को संबोधित करने में विभिन्न विकल्पों पर विचार करता रहा है। उपर्युक्त उद्देश्य को बनाए रखते हुए, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित परियोजना उप-समुद्र पाइपलाइनों द्वारा जुड़ी दो सिंगल प्वाइंट मूरिंगों का संस्थापन परिकल्पित करती है। यह परियोजना मदर टैंकरों और डॉटर टैंकरों के बीच पीओएल के हस्तांतरण हेतु उपयोग की जाएगी। इसलिए, यह परियोजना मुख्य रूप से पीओएल आयातकों द्वारा वर्तमान में प्रोद्भूत किए जा रहे डैड फ्रेट लागत तत्व को संबोधित करने हेतु मुख्य रूप से तयार किया गया है। कांडला पत्तन न्यास द्वारा सुविचारित एसबीएम परियोजना तट पर निर्मित कच्चा तेल टर्मिनलों में सीधे मदर टैंकरों से पाइपलाइनों के आधार पर उप-समुद्र द्वारा कच्चा तेल के स्थानांतरण पर आधारित है। परियोजना लागत एक एसबीएम के निर्माण और अन्य संबंधित सुविधाओं एवं केवल 17.5 कि.मी., दो एसबीएम नहीं, की दूरी कवर करते हुए एकल पाइपलाइन संपर्क और लगभग

	<p>है, जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देने के लिए उस घटक हेतु पर्याप्त प्रतिनिधि है।</p> <p>प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह देखा गया है कि केओपीटी ने कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में एसबीएम परियोजना के आधार पर अपनी सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) परियोजना की पूंजी लागत पर विचार किया है। इस संबंध में, केओपीटी ने केपीटी में एसबीएम की पूंजी लागत आधार रूप में सुविचारित की है और लागतों में वृद्धि की है ताकि वर्तमान पूंजी लागतों पर पहुंचा जा सके। परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत के विभिन्न घटक भी केपीटी में एसबीएम परियोजना में यथा सुविचारित पूंजी लागत के विशिष्ट प्रतिशत पर आधारित है। इस संबंध में, केओपीटी 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर एसबीएम हेतु दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लाने की बजाय केपीटी में एसबीएम के प्रशुल्क अंगीकृत नहीं करने का कारण स्पष्ट करें</p>	<p>500 मीटर प्रत्येक के तीन लघु पाइपलाइनों पर निर्धारित है।</p> <p>अतः, पीओएल पोत के प्रहस्तन के लिए दो परियोजनाओं के पूंजी लागत और परिवर्तनीय लागत ढांचे भिन्न-भिन्न होते जा रहे हैं।</p> <p>इसके अलावा, जैसाकि केओपीटी की प्रस्तावित परियोजना विभिन्न पक्षों को कवर करते हुए विभिन्न श्रेणियों के पीओएल उत्पाद के प्रहस्तन के लिए है जिसकी औसत उत्पादकता कच्चा तेल से निम्तर है और परियोजना के लिए कार्गो बीमा के सीमांकन पर विचार करते हुए तथा जो सर्वोत्तम क्षमता हल्दिया चैनल में कम डुबाव वाली स्थिति में डॉटर पोतों की निकासी योग्यताओं पर निर्भर करेगी, केओपीटी के प्रस्तावित मूरिंग करार की सर्वोत्तम क्षमता कांडला पत्तन न्यास से कम रहने जा रही है।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, केओपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों के आधार पर परियोजना सुविधाओं के लिए भिन्न-भिन्न दर का प्रस्ताव किया है। तथापि, परियोजना घटक की पूंजी लागत एसबीएम सुविधा के मामले में कांडला पत्तन न्यास के प्रशुल्क आदेश से लिया गया है।</p>
(ख)	<p>पूंजी लागत के अनुमानन के लिए केओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण से उभरना व्यवहार्य और उचित प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पूंजी लागत के सही अनुमानन के लिए चिंता का विषय है। केओपीटी पुष्टि करें कि पूंजी लागत का अनुमान मौजूदा बाजार कीमत दर्शाता है।</p>	<p>प्रशुल्क गणनाएं आदेश दिनांक 02-01-2015 द्वारा कांडला पत्तन न्यास की एसबीएम सुविधाओं के मामले में जारी किए गए प्रशुल्क आदेश में टीएमपी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत के आधार पर पुनः गणना की गई हैं।</p>
(ख).	क्षमता:	
(i)	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट की तालिका 8.1 ने 1,00,000 टन की दर से मदर पोत की क्षमता पर विचार किया है जबकि केओपीटी का प्रस्ताव 1,15,000 टन की दर से क्षमता पर विचार किया है। 115000 टन की दर से मदर पोत की क्षमता पर विचार करने का आधार भेजे।</p>	<p>पत्तन ने बताया है कि टीएमपी को अग्रेषित जांच सूची में गलती से 115000 का आंकड़ा उल्लिखित हो गया था। यह परामर्शदाता द्वारा यथा सुविचारित 100000 टन होगा।</p>
(ii)	<p>इसी तरह, 23000 टन की दर से डॉटर पोत की क्षमता पर विचार करने का आधार भेजें।</p>	<p>प्रस्तावित परियोजना स्थानीय उद्योगों द्वारा नाथा जैसे पीओएल उत्पादों का आयात करने के लिए उपयोग की जाएगी। एचपीएल द्वारा लाए गए आयात नाथा टैंकरों के पार्सल बोझ के आधार पर 23000 का औसत पार्सल बोझ निर्धारित किया गया था। (केओपीटी ने नाथा ढोने वाले 30 पोतों का औसत पार्सल बोझ और जीआरटी का निर्धारण दर्शाते हुए विवरण भेजा है)।</p>
(iii)	<p>3000 टन प्रति घंटा की दर से मदर पोत से डॉटर पोत तक पम्पिंग दर आधार के साथ वैधीकृत की जाए।</p>	<p>हल्दिया में नाथा लाने के लिए मै0 हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स लि0 विजाग पत्तन में मदर से डॉटर तक नाथा स्थानांतरण प्रचालन कर रहे हैं। मदर से डॉटर तक पीओएल स्थानांतरण की पम्पिंग दर हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स लि0 से प्राप्त संकेतों के आधार पर निर्धारित की गई थी।</p>
(iv)	<p>केओपीटी ने समुद्र में डॉटर पोत के लिए अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए 6 घंटों पर विचार किया है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:</p>	
(क)	<p>6 घंटे के समय पर विचार करने का आधार।</p>	<p>6 घंटों का औसत समय बातचीत के दौरान एचपीएल से प्राप्त हुए संकेतों के आधार पर सुविचारित किया गया है। 30 नाथा टैंकरों के ब्योरो से, यह देखा जा सकता है कि औसतन, प्रत्येक पोत लगभग 6.944 घंटों के लिए बर्थ में थे जब कार्गो पम्प नहीं किया जा रहा था। 6 घंटों के पेरिफेरियल समय पर विचार करते समय इसे लेखा में लिया गया है। [केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित 30 नाथा टैंकर के ब्योरे 6.944 घंटों के लिए बर्थ में होने के नाते पोतों के ब्योरे नहीं दर्शाता है, जैसाकि केओपीटी द्वारा बताया गया है।]</p>

(ख)	केओपीटी में पिछले तीन वर्षों के दौरान अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए पीओएल पोतों द्वारा लिया गया औसत समय।	<table><tr><td>वर्ष</td><td>हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)</td><td>तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)</td><td>प्रभावी कार्य समय (घंटों में)</td><td>बर्थ में कुल समय (घंटों में)</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2.80</td><td>7.56</td><td>18.37</td><td>28.73</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>2.92</td><td>7.24</td><td>17.63</td><td>27.79</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>2.95</td><td>7.08</td><td>16.05</td><td>26.08</td></tr></table>	वर्ष	हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	प्रभावी कार्य समय (घंटों में)	बर्थ में कुल समय (घंटों में)	2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73	2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79	2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08
वर्ष	हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	प्रभावी कार्य समय (घंटों में)	बर्थ में कुल समय (घंटों में)																		
2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73																		
2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79																		
2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08																		
(ग)	6 घंटों के समय हेतु ब्रेकअप।	पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए सुविचारित 6 घंटे समय कार्गो स्थानांतरण प्रचालनों के शुरूआत से पहले और मूरिंग सुविधाओं में कार्गो स्थानांतरण प्रचालनों के पूरा होने के बाद सुविचारित किया जाएगा। सीमाशुल्क औपचारिकताओं, डुबाव सर्वेक्षण, होजों का कनेक्शन जोड़ना/हटाना से संबंधित विभिन्न गतिविधियों के लिए उक्त समय अपेक्षित है। परामर्शदाता द्वारा एकमुश्त आधार पर परामर्शदाता द्वारा मूल्यांकित किया गया है। पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए एकसमान समय बर्थों में कार्गो की उतराई के लिए पीओएल पोतों हेतु भी अपेक्षित हैं।																				
(व)	2000 टन प्रति घंटा की दर से जेट्टी पर डॉटर पोत की लदाई दर को आधार के साथ वैधीकृत करें।	औसत पार्सल लदाई और पोतों की जीआरटी के विवरण में, 30 नाप्था टैंकरों का प्रभावी आउटपुट 1206 टन था। परामर्शदाता ने 2000 टन प्रति घंटा बर्थ में आउटपुट रूप में परिकल्पित किया है																				
(vi)	केओपीटी द्वारा बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, और ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा करने हेतु और 3 घंटे तथा और जेट्टी में डॉटरपोत के दस्तावेजीकरण और अनबर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण के लिए और 2 घंटे पर विचार किया गया दिखाई देता है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:																					
(क)	3.50 घंटे, 3 घंटे और 2 घंटे के प्रत्येक समय कारक पर विचार करने हेतु आधार।	पिछले 3 वर्षों के दौरान एचडीसी में तेल टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय के विवरण में दिए गए ब्योरों से, यह देखा जा सकता है कि पिछले 3 वर्षों के दौरान पीओएल पोतों ने बर्थिंग के बाद कार्य शुरू करने के लिए लगभग 3 घंटे का समय लिया था। डुबाव सर्वेक्षण, सीमाशुल्क औपचारिकताओं आदि के लिए 3.5 घंटों का यह समय अपेक्षित है जिसमें बर्थिंग के लिए अपेक्षित 3 घंटे समय के अलावा डॉटर पोतों की बर्थिंग के लिए अपेक्षित समय शामिल है। विवरण से यह देखा जा सकता है कि पिछले 3 वर्षों के दौरान हल्दिया में कार्य करने वाले पीओएल पोतों को कार्य पूरा होने के बाद औसतन 7 घंटों से अधिक समय के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती थी। इसमें पक्षीय ज्वारभाटा के प्राप्त करने के लिए अपेक्षित समय शामिल है। 7 घंटों के विपरीत, कार्गो उतराई के बाद डॉटर पोत के वापिसी नौचालन के लिए 5 घंटों का समय परिकल्पित किया गया है जो यह सुनिश्चित करने के लिए 2000 टन प्रति घंटा की दर से बर्थ पर उच्चतर कार्गो उतराई परिकल्पित करते हुए संभव हो सकता है कि डॉटर पोत का सम्पूर्ण कार्य बर्थिंग के समय से 20 घंटों के भीतर पूरा हो जाता है ताकि यह अगला पक्षीय ज्वारभाटा प्राप्त कर सके। अतः, यह प्रकट है कि बर्थ में डॉटर पोतों के मामले में परिकल्पित 8.5 घंटे का समग्र समय हल्दिया तेल जेट्टियों में पीओएल टैंकरों द्वारा व्यतीत किए गए औसत समय (लगभग 10 घंटे) के भीतर है।																				
(ख)	पिछले तीन वर्षों के दौरान उपर्युक्त समय कारक के प्रत्येक के लिए पीओएल पोतों द्वारा लिया गया औसत समय।	<table><tr><td>वर्ष</td><td>हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)</td><td>तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)</td><td>प्रभावी कार्य समय (घंटों में)</td><td>बर्थ में कुल समय (घंटों में)</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2.80</td><td>7.56</td><td>18.37</td><td>28.73</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>2.92</td><td>7.24</td><td>17.63</td><td>27.79</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>2.95</td><td>7.08</td><td>16.05</td><td>26.08</td></tr></table>	वर्ष	हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	प्रभावी कार्य समय (घंटों में)	बर्थ में कुल समय (घंटों में)	2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73	2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79	2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08
वर्ष	हॉल्ट इन से शुरू किए गए कार्य तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	तैयार किए गए कार्य से हॉल्ट आउट तक तेल टर्मिनलों में टैंकरों द्वारा व्यतीत औसत समय (घंटों में)	प्रभावी कार्य समय (घंटों में)	बर्थ में कुल समय (घंटों में)																		
2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73																		
2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79																		
2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08																		
(ग)	3.50 घंटे, 3 घंटे और 2 घंटे के प्रत्येक समय कारक हेतु ब्रेकअप।	ब्रेकअप प्रस्ताव में पहले से उपलब्ध करवाया गया है। जैसाकि पहले ही बताया गया है, सुविचारित 8.5 घंटों का समग्र समय ज्वारभाटा सहित पेरिफेरियल गतिविधियां चलाने के लिए																				

(vii)	<p>डॉक्टर-पोतों की 2 संख्या की तैनाती पर विचार करते हुए, फ्लोटिंग स्टोरेज ऑफलोडिंग (एफएसओ) में डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता 5.865 एमएमटीपीएल निर्धारित किया गया है। समानांतरतः, बर्थिंग प्रणाली में डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता 7.038 एमएमटीपीएल परिगणित की गई है। उसके बाद, जैसाकि ऊपर परिगणित किया गया है दो क्षमताओं के बीच निम्नतर क्षमता पर विचार करते हुए, एसबीएम सुविधा के लिए सर्वोत्तम क्षमता एफएसओ में डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता होने के नाते 5.865 एमएमटीपीएल तक सीमित किया गया है।</p> <p>चूंकि एफएसओ में डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता सीमांकन कारक के रूप में देखी गई है, यदि इस संदर्भ में, डॉक्टर पोतों की संख्या 3 मानी जाती है तो इससे एफएसओ में डॉक्टर पोत प्रणाली की क्षमता में वृद्धि होगी और यह आगे के लिए सीमांकन कारक नहीं होगा। अतः, केओपीटी डॉक्टर पोतों की संख्या में वृद्धि की संभावना का पता लगाए ताकि एसबीएम सुविधा का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके।</p>	<p>हल्दिया तेल जेट्टियों में पीओएल टैंकों द्वारा व्यतीत 10 घंटों के औसत समय के भीतर है। इस परियोजना की सफलता काफी हद तक स्थानांतरण प्रशुल्क एवं डॉक्टर पोत मालभाड़ा को लेखा में लेते हुए उपयोक्ताओं की आखिर से आखिर तक लॉजिस्टिक लागत पर निर्भर करेगी। तीन डॉक्टर पोतों को लेते हुए, डॉक्टर पोत मालभाड़ा लागत बढ़ सकती है, जब तक कि सभी तीन डॉक्टर पोतों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए पर्याप्त कार्गो नहीं हो। परामर्शदाता के अनुसार, एचडीसी में पीओएल उत्पाद का कुल यातायात थ्रुपुट 2020-21 में 6.3 मिलियन टन के क्षेत्र में होने जा रहा है। इसके अलावा, डॉक्टर पोत पर हिस्सा स्थानांतरण के बाद हल्दिया में आने वाले मंदर पोत की संभावनाएं हैं। इससे आगे अतिरिक्त डॉक्टर पोतों की जरूरत कम हो सकती है। उपर्युक्त कारकों को ध्यान में रखते हुए और विचार करते हुए कि परियोजना का उद्देश्य हल्दिया में पीओएल आयातकों द्वारा वर्तमान में प्रोद्भूत किए जा रहे डैड मालभाड़ा लागत को संबोधित करना है, परियोजना के लिए केवल दो डॉक्टर पोतों पर विचार किया गया है जिसके लिए क्षमता 5.865 एमटीपीएल रखी गई है।</p>
(viii)	<p>केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में संकेत दिया है कि यदि मांग में पर्याप्त वृद्धि होती है तो उपयोक्ता उच्चतर पम्पिंग क्षमता के साथ पोत उपलब्ध करवा सकते हैं ताकि वापसी समय में कमी की जा सके जिससे प्रणाली क्षमता में वृद्धि हो। अन्य शब्दों में, स्वयं केओपीटी के अनुसार, उच्चतर पम्पिंग क्षमता के साथ पोतों की तैनाती के साथ प्रणाली क्षमता में वृद्धि संभव है और इससे इंकार नहीं किया जा सकता। इससे ऐसी स्थिति उत्पन्न हो सकती है जहां एसबीएम के लिए सफल बीओटी प्रचालक अब परिकल्पित क्षमता से बहुत अधिक प्रहस्तन करने की स्थिति में होगा और एसबीएम के लिए उच्चतर दरों को अंगीकृत करते हुए (जो अब डॉक्टर पोतों की निम्नतर पम्पिंग क्षमता के आधार पर परिगणित की जाएगी), भविष्य में विंडफाल वृद्धि करते हुए केओपीटी में प्रचालक के मौके से इंकार नहीं किया जा सकता। ऐसे परिदृश्य के उत्पन्न होने से बचने के लिए, केओपीटी के लिए यह उपयुक्त होगा कि प्रस्तावित सुविधा में अधिकतम पम्पिंग सुविधा के साथ डॉक्टर पोतों की तैनाती पर विचार किया जाए। इस संबंध में, केओपीटी यह भी पुष्टि करे कि उच्चतर पम्पिंग सुविधा के साथ कोई अन्य डॉक्टर पोत सुविधा पर तैनात किए जा सकते हैं।</p>	<p>यह दोहराया गया है कि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित पीओएल उत्पाद हेतु एसबीएम सुविधा का लक्ष्य डैड मालभाड़ा लागत को कम करना है और हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स, एमसीपीआई, आईओसीएल, बीपीसीएल, एचपीसीएल, रिलायंस इंडस्ट्रीज आदि जैसे उद्योगों द्वारा उपयोग किया जाएगा। प्रत्येक उद्योग द्वारा प्रहस्तित पीओएल उत्पाद विभिन्न उत्पादों के लिए विभिन्न प्रापटियों की वजह से भिन्न-भिन्न उत्पादकता के साथ भिन्न-भिन्न होंगे। प्रस्तावित सुविधाओं द्वारा कच्चा तेल प्रहस्तन के अभाव में, केओपीटी ने संबद्ध उद्योगों द्वारा एचडीसी में पीओएल प्रहस्तन में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि की हो ऐसा दिखाई नहीं देता है और इसलिए विंडफाल लाभ के लिए पीपीपी प्रचालक की संभावनाएं पैदा ही नहीं होती हैं। इसके अलावा, बर्थों में डॉक्टर पोतों की उत्पादकता का वर्तमान स्तर भी 2000 टन प्रति घंटा को पार करने की संभावना नहीं है क्योंकि यह मूल्यांकित उत्पादकता एचडीसी में वास्तव में अर्जित लगभग 1200 टन प्रति घंटा की औसत उत्पादकता से काफी अधिक है।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, हालांकि प्रस्तावित प्रणाली कार्गो की उच्चतर मात्रा का प्रहस्तन कर सकती है परन्तु हल्दिया में कच्चा तेल के प्रहस्तन की स्थिति में ही ऐसा किया जा सकता है। तथापि, आईओसीएल हल्दिया, बरौनी और आसाम तक पाइपलाइन संपर्क के साथ पारादीप में एसबीएम सुविधाएं पहले ही सृजित कर चुका है जिसके लिए उन्हें केओपीटी की प्रस्तावित मूरिंग सुविधा में कोई कच्चा तेल यातायात ऑफर करने की संभावना नहीं है। समाहार करते समय, यह कहा जा सकता है कि मूल्यांकित क्षमता निकट भविष्य में हल्दिया में प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित पीओएल यातायात के अनुसार है।</p>
(ग).	पूँजी लागत	
(i)	<p>पूँजी लागतों की गणना के लिए, केओपीटी ने केपीटी में एसबीएम सुविधा से संबंधित केपीटी प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 में सुविचारित पूँजी लागतों पर विश्वास किया गया दिखाई देता है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस आधार के बाद कि परियोजना पूरी नहीं होगी, केपीटी ने अपनी एसबीएम परियोजना को पुर्ननिर्मित किया था और एसबीएम सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण का रुख किया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 2 जनवरी 2015 द्वारा केपीटी में एसबीएम सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। केओपीटी, यदि वह ऐसा चाहता है, केपीटी में पुर्ननिर्मित एसबीएम परियोजना के अनुसार</p>	<p>पूँजी लागत कांडला पत्तन प्रशुल्क आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 के आधार पर पुनः मूल्यांकित की गई है।</p>

	अपने प्रस्ताव की समीक्षा करें। आदेश सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 2 जनवरी 2015 इस प्राधिकरण की वेबसाइट पर डाला गया है।	
(ii)	जनवरी 2011 के केपीटी आदेश में यथा सुविचारित एसबीएम की पूंजी लागत रु 148.23 करोड़ की दर से एसबीएम की पूंजी लागत में वर्ष 2015 के लिए यथा लागू रु 202.84 करोड़ के स्तर पर लाने के लिए और 5 वर्षों के लिए कम्पाउंडिंग आधार पर (धातुओं के लिए डब्ल्यूपीआई इन्डाइस होते हुए) 6.47 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। इस प्रकार, 2 एसबीएम की लागत गणना में रु 405.68 करोड़ पर केओपीटी द्वारा सुविचारित की गई है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:	
(क)	एसबीएम से संबंधित वैयक्तिक लागत तत्वों का अनुमान नहीं लगाने का कारण प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है और इसके बजाय, केपीटी के मामले में वर्ष 2010 में यथा प्रचलित एसबीएम की पूंजी लागत पर विश्वास करते हुए और तब वर्ष 2015 के पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए वृद्धि की गई।	यह प्रासंगिक नहीं है क्योंकि केओपीटी ने अब प्रशुल्क आदेश दिनांक 02-01-2015 द्वारा कांडला पत्तन न्यास की एसबीएम सुविधाओं के लिए टीएमपी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के अनुसार पूंजी लागत पर विचार किया है।
(ख)	धातुओं से संबंधित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) 6.47 प्रतिशत की दर से अंगीकृत करने का औचित्य।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(ग)	ऐसे अंगीकृत डब्ल्यूपीआई के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(घ)	वर्ष दर वर्ष सूचकांकन पर विचार करने की बजाय विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 6.47 प्रतिशत की दर से धातुओं से संबंधित सामान्य थोक मूल्य सूचकांक अंगीकृत करने का कारण।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(iii)	जनवरी 2011 के केपीटी आदेश में यथा सुविचारित (19.5 कि.मी. की लम्बाई की पाइपलाइन के लिए) रु 443.68 करोड़ की दर से सब-मरीन पाइपलाइनों की पूंजी लागत में 5 वर्षों के लिए कम्पाउंडिंग आधार पर और केओपीटी द्वारा गणना में 1.535 कि.मी. के लिए वर्ष 2015 हेतु यथा लागू रु 41.28 करोड़ के स्तर पर पहुंचने के लिए (स्टील पाइपों और ट्यूबों के लिए डब्ल्यूपीआई इन्डाइसिस होते हुए) 3.4 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-	
(क)	प्रचलित बाजार दरों के आधार पर पाइपलाइनों की लागत का अनुमान नहीं लगाने का कारण और बजाय, केपीटी के मामले में वर्ष 2010 में यथा प्रचलित पाइपलाइनों की पूंजी लागत पर विश्वास करते हुए तथा वर्ष 2015 की यथा पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए वृद्धि करना।	पाइपलाइन की पूंजी लागत कांडला पत्तन प्रशुल्क आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 के आधार पर पुनःनिर्धारित की गई है।
(ख)	स्टील पाइपों और ट्यूबों से संबंधित थोक मूल्य सूचकांक 3.4 प्रतिशत की दर से अंगीकृत करने का कारण।	यह प्रासंगिक नहीं है क्योंकि केओपीटी ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा कांडला पत्तन न्यास की एसबीएम सुविधाओं के लिए टीएमपी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के अनुसार अब पूंजी लागत पर विचार किया है।
(ग)	ऐसे अंगीकृत डब्ल्यूपीआई के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(घ)	वर्ष दर वर्ष सूचकांकन पर विचार करने की बजाय विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 3.4 प्रतिशत की दर से स्टील पाइपों और ट्यूबों से संबंधित सामान्य थोक मूल्य सूचकांक अंगीकृत करने का कारण।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(ङ)	प्रस्तावित सुविधा पर लगभग 1.535 कि.मी. की पाइपलाइनों की तैनाती परिकल्पित करने का आधार।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।
(घ)	वर्ष दर वर्ष सूचकांकन पर विचार करने की बजाय विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 6.47 प्रतिशत की दर से	जैसाकि ऊपर दिया गया है।

	धातुओं से संबंधित सामान्य थोक मूल्य सूचकांक अंगीकृत करने का कारण।													
(iii)	जनवरी 2011 के केपीटी आदेश में यथा सुविचारित (19.5 कि.मी. की लम्बाई की पाइपलाइन के लिए) ₹0 443.68 करोड़ की दर से सब-मरीन पाइपलाइनों की पूंजी लागत में 5 वर्षों के लिए कम्पाउंडिंग आधार पर और केओपीटी द्वारा गणना में 1.535 कि.मी. के लिए वर्ष 2015 हेतु यथा लागू ₹0 41.28 करोड़ के स्तर पर पहुंचने के लिए (स्टील पाइपों और ट्यूबों के लिए डब्ल्यूपीआईई इन्डाइसिस होते हुए) 3.4 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-													
(क)	प्रचलित बाजार दरों के आधार पर पाइपलाइनों की लागत का अनुमान नहीं लगाने का कारण और बजाय, केपीटी के मामले में वर्ष 2010 में यथा प्रचलित पाइपलाइनों की पूंजी लागत पर विश्वास करते हुए तथा वर्ष 2015 की यथा पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए वृद्धि करना।	पाइपलाइन की पूंजी लागत कांडला पत्तन प्रशुल्क आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 के आधार पर पुनःनिर्धारित की गई है।												
(ख)	स्टील पाइपों और ट्यूबों से संबंधित थोक मूल्य सूचकांक 3.4 प्रतिशत की दर से अंगीकृत करने का कारण।	यह प्रासंगिक नहीं है क्योंकि केओपीटी ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा कांडला पत्तन न्यास की एसबीएम सुविधाओं के लिए टीएमपी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के अनुसार अब पूंजी लागत पर विचार किया है।												
(ग)	ऐसे अंगीकृत डब्ल्यूपीआईई के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।												
(घ)	वर्ष दर वर्ष सूचकांकन पर विचार करने की बजाय विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 3.4 प्रतिशत की दर से स्टील पाइपों और ट्यूबों से संबंधित सामान्य थोक मूल्य सूचकांक अंगीकृत करने का कारण।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।												
(ङ)	प्रस्तावित सुविधा पर लगभग 1.535 कि.मी. की पाइपलाइनों की तैनाती परिकल्पित करने का आधार।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।												
(घ).	प्रचालन लागतें:													
(i)	केओपीटी एसबीएम के लिए 12.66 प्रतिशत और उप-समुद्र पाइपलाइनों के लिए 3.17 प्रतिशत पर सुविचारित मूल्यहास की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार। (केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 21 सितम्बर 2015 द्वारा कम्पनी अधिनियम 2013 की अनुसूची-2 के भाग 'ग' के अनुसार मूल्यहास दर चार्ट का प्रासंगिक सार भेजा है)।												
(ii)	केओपीटी ₹0 200000/- प्रति दिन प्रति टग (2 टगों के लिए) और ₹0 300000/- प्रति माह प्रति पाइलट (2 पाइलटों के लिए) के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	टग किराया लागत आदेश दिनांक 08-01-2015 द्वारा टीएमपी द्वारा अनुमोदित अंतरलदाई सुविधाओं के लिए यथा सुविचारित संशोधित कर ₹0 150000 प्रतिदिन किया गया है। तथापि, ईंधन उपभोग लागत पूर्ववर्ती प्रस्ताव में सुविचारित नहीं की गई थी। ईंधन के लिए प्रचालन व्यय अंतरलदाई व्यवस्था के लिए यथा सुविचारित ₹0 5.40 करोड़ प्रतिवर्ष प्रति टग रूप में लिए गए हैं। मूरिंगों के समीप मदर और डॉटर टैंकरों की बर्थिंग के लिए दो पाइलटों की आवश्यकता होगी। जिसके लिए ₹0 3,00,000/- की राशि गहरे समुद्र बिन्दुओं पर कार्य करने के लिए पाइलटों के मासिक वेतन रूप में सुविचारित की गई है।												
(iii)	इसके अलावा, टग के किराया प्रभारों के संबंध में, केओपीटी में अंतरलदाई सुविधा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित आदेश दिनांक 08 जनवरी 2015 में, टग किराया प्रभार ₹0 150000/- प्रति दिन प्रति टग सुविचारित किए गए हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी ₹0 200000/- प्रति दिन प्रति टग की दर से टग के किराया प्रभार का औचित्य बताएं।	टग किराया प्रभार संशोधित कर ₹0 1,50,000/- प्रति टग प्रतिदिन किए गए हैं। (₹0 लाखों में)												
		<table><tr><th>मरीन प्रभार</th><th>टग किराया</th><th>पाइलटेज</th><th>कुल</th></tr><tr><td>2 टगों के लिए (₹0 1.5 लाख प्रति टन प्रतिदिन की दर से) वार्षिक चार्टर किराया प्रभार</td><td>1095.00</td><td>-</td><td>1095.00</td></tr><tr><td>2 टगों के लिए ईंधन (शुष्क बल्क कार्गो की अंतरलदाई के लिए किए गए अनुमानन के अनुसार क्योंकि उपयोग पैटर्न एकसमान रहेगा)</td><td>1080.00</td><td>-</td><td>1080.00</td></tr></table>	मरीन प्रभार	टग किराया	पाइलटेज	कुल	2 टगों के लिए (₹0 1.5 लाख प्रति टन प्रतिदिन की दर से) वार्षिक चार्टर किराया प्रभार	1095.00	-	1095.00	2 टगों के लिए ईंधन (शुष्क बल्क कार्गो की अंतरलदाई के लिए किए गए अनुमानन के अनुसार क्योंकि उपयोग पैटर्न एकसमान रहेगा)	1080.00	-	1080.00
मरीन प्रभार	टग किराया	पाइलटेज	कुल											
2 टगों के लिए (₹0 1.5 लाख प्रति टन प्रतिदिन की दर से) वार्षिक चार्टर किराया प्रभार	1095.00	-	1095.00											
2 टगों के लिए ईंधन (शुष्क बल्क कार्गो की अंतरलदाई के लिए किए गए अनुमानन के अनुसार क्योंकि उपयोग पैटर्न एकसमान रहेगा)	1080.00	-	1080.00											

		रु0 300000 प्रति माह प्रति पाइलट की दर से 2 पाइलटों के वेतन और मजदूरी	-	72.00	72.00
		कुल	2175.00	72.00	2247.00
(iv)	सुविधा के लिए टर्गों की दो संख्या तैनात करने और परिणामस्वरूप उसपर पाइलटों की दो संख्या वर्ष भर तैनात करने की जरूरत का औचित्य बताएं जब सर्वोत्तम क्षमता सुविधा के 70 प्रतिशत की दर से सर्वोत्तमीकरण कारक पर परिकलित की गई हो।	मूरिंगों के समीप मदर और डॉटर पोतों की बर्थिंग के लिए दो टर्गों की आवश्यकता होगी। वैसे भी, टर्गों में से एक अग्निशमन, तेल रिसाव प्रबंधन, पाइलटों की हाउसिंग, तट छोड़ने के लिए सीमाशुल्क अधिकारियों के आवागमन के लिए भी विभिन्न अन्य संरक्षण कार्यों के लिए प्रयुक्त होगी। संयोगवश, अंतरलदाई व्यवस्था के मामले में, एक बहुउद्देशीय पोत और एक टग पर विचार किया गया था। इसके विपरीत, वर्तमान प्रस्ताव में, दो टर्गें चार्टर किराया आधार पर सुविचारित की गई हैं। वर्ष भर के लिए बारी-बारी से अपनी ड्यूटी करने के लिए दो पाइलटों की आवश्यकता होगी।			
(v)	अब तक सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से परियोजना की योजना तैयार और क्रियान्वित करने में, महापत्तन न्यास पीपीपी प्रचालकों को प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभारों की वसूली के अलावा बर्थ का प्रचालन करने और बर्थ किराया प्रभार वसूल करने की अनुमति देते रहे हैं। बीओटी बर्थ पर आने वाले पोत के लिए पाइलटेंज और पत्तन देयताएं संबद्ध महापत्तन न्यासों द्वारा संग्रहीत किए जाते हैं। मरीन संबंधित सेवाओं के प्रावधान के लिए एसबीएम में प्रभार्य केओपीटी द्वारा प्रस्तावित मरीन प्रभारों में पाइलटेंज प्रभार शामिल हैं। केओपीटी जांच करे कि क्या बीओटी प्रचालक को पाइलट तैनात करने और पाइलटेंज संग्रहीत करने की अनुमति दी जा सकती है।	मौजूदा मामले में, एसबीएम सुविधाएं केओपीटी की पाइलटेंज सीमा के बाहर स्थान पर संस्थापित की जाएंगी। मदर और डॉटर टैंकरों की बर्थिंग का प्रचालन उसके अपने पाइलटों द्वारा एसबीएम प्रचालक द्वारा किया जाएगा और इसकी जिम्मेदारी प्रचालक पर रहेगी। तथापि, हल्दिया तेल जेट्टियों/बर्थों में बर्थिंग/अबर्थिंग प्रचालनों सहित डॉटर पोत की पाइलटेंज केओपीटी पाइलटों द्वारा की जाएगी।			
(ड).	दरमान:				
(i)	पत्तन का प्रस्ताव (जैसाकि मसौदा दरमानों से देखा गया है) अपेक्षित मरीन संबंधित सेवाओं के प्रावधान के विरुद्ध एसबीएम में आने वाले मदर पोतों पर मरीन प्रभारों की वसूली और मदर पोत तथा डॉटर पोत के बीच एसबीएम में कार्गो स्थानांतरण प्रभार की वसूली के लिए है। तथापि, एसबीएम से जेट्टी तक डॉटरपोत द्वारा कार्गो के स्थानांतरण के लिए प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित नहीं की गई है। संयोगवश, साध्यता अध्ययन की तालिका 9.5 रु0 200.20 प्रति टन की दर से डॉटर पोत प्रणाली के लिए प्रशुल्क के बारे में उल्लेख किया गया है। केओपीटी इस मामले की जांच करे और प्रत्युत्तर दे।	डॉटर पोत के लिए प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तावित नहीं की गई है क्योंकि यह हल्दिया तेल जेट्टियों को अथवा विलोमतः स्थानांतरण के बाद एसबीएम प्वाइंट से कार्गो की दुलाई के लिए जलयान मालभाड़ा है और पत्तन संबंधित प्रभार नहीं है।			
(ii)	मरीन प्रभारों की गणना में, देखा गया है कि केओपीटी ने 64000 की दर से मदर पोत के औसत जीआरटी पर विचार किया है। इसपर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	100000 डीडब्ल्यूटी के पोतों का औसत जीआरटी 64000 की सीमा में है।			
(iii)	(साध्यता अध्ययन की तालिका 9.6 में) मरीन प्रभारों की गणना में, टर्गों एवं पाइलटों के किराया प्रभारों पर आधारित है और पोत के औसत जीआरटी पर विचार करते हुए, मदर पोत पर वसूल किया जाने वाला मरीन प्रभार रु0 40.57 प्रति जीआरटी परिगणित किया गया है। तथापि, मसौदा दरमानों में, मरीन प्रभार रु0 40.15 प्रति जीआरटी दर्शाए गए हैं। सही स्थिति स्पष्ट करें।	मरीन प्रभारों का पूर्वानुमान लगाया गया है। (संशोधित गणनाएं/ब्योरे केओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए हैं)।			

7.1. सदमित मामले में संयुक्त सुनवाई 04 सितम्बर 2015 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया गया था। उसके बाद, केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों/भावी बोलीदाताओं से हमारे पत्र दिनांक 08 सितम्बर 2015 द्वारा केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां हमें और केओपीटी को भेजने का अनुरोध किया गया था। इसके लिए एक अनुस्मारक दिनांक 14 सितम्बर 2015 दिया गया था।

7.3. इस संबंध में, भावी बोलीदाताओं में से एक, मै0 सकोमी ग्रुप (मलेशिया) (स्कोमी) ने अपने ईमेल दिनांक 18 सितम्बर 2015 द्वारा अपनी टिप्पणियां केओपीटी और हमें समानान्तरतः भेजी थी।

7.4. संयुक्त सुनवाई में सहमत होने के बादवजूद और हमारे पत्र दिनांक 08 सितम्बर 2015 द्वारा केओपीटी को यथा संप्रेषित, केओपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक स्कोमी द्वारा प्रेषित टिप्पणियों का जवाब नहीं दिया था।

8. जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। यह कहना है कि केओपीटी ने अपने द्वारा जुलाई 2015 में यथा प्रेषित सर्वोत्तम क्षमता गणनाओं को बनाए रखा था और केवल पूंजी लागत तथा प्रचालन लागत अनुमान ही संशोधित किए थे। केपीटी के जुलाई 2015 के प्रारंभिक प्रस्ताव के सापेक्ष सितम्बर 2015 के संशोधित प्रस्ताव के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

(i). पूंजी लागत का विस्तृत ब्रेकअप

क्र.सं.	मर्दे	मात्रा	जुलाई 2015 (रु० लाखों में)	सितम्बर 2015 (रु० लाखों में)
(i)	एसबीएम संबंधित सुविधाओं के साथ	2	40,568.00	35,848.00
(ii)	एसबीएम-1 से एसबीएम तक सबमरीन पाइपलाइन	1.535 कि.मी.	4,128.00	3,049.00
(iii)	पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध कार्य		2,235.00	1,949.00
सकल जोड़			46,931.00	40,846.00

(ii). अन्य ओ एंड एम लागत

क्र.सं.	मद	अंगीकृत मानक	जुलाई 2015 (रु० लाखों में)	सितम्बर 2015 (रु० लाखों में)
(i)	बिजली और ईंधन लागत		0	0
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण	पूंजी लागत के 2 प्रतिशत की दर से	939.00	817.00
(iii)	बीमा	पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर से	469.00	408.00
(iv)	मूल्यहास	उप-समुद्र पाइपलाइन [(विविध लागत, कम्पनी अधिनियम 2013 के अनुसार मूल्यहास की स्ट्रेटलाइन पद्धति के अलावा (संशोधित मूल्यहास दरें)] के लिए पूंजी लागत के 3.17 प्रतिशत की दर से और मूरिंग के लिए पूंजी लागत के 12.66 प्रतिशत की दर से।	5,530.00	4,635.00
(v)	अन्य व्यय	पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर से	469.00	408.00
कुल ओ एंड एम लागत			7,407.00	6,268.00

(iii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	जुलाई 2015 (रु० लाखों में)	सितम्बर 2015 (रु० लाखों में)
(i)	केपेक्स का 16 प्रतिशत	7,508.00	6,535.00
(ii)	प्रचालन लागत	7,407.00	6,268.00
(iii)	कुल	14,915.00	12,803.00
(iv)	प्रणाली की क्षमता	5.865 मी.ट.	5.865 मी.ट.
प्रशुल्क		रु० 254.33 प्रति टन	रु० 218.29 प्रति टन

(iv). मरीन प्रभार।

मरीन प्रभार टग सहायता और पाइलट अपेक्षा के उपयोग के लिए लागू होंगे। टग भी फायर फ्लोट की तरह कार्य करेंगी। मरीन प्रभार पोत के प्रति जीआरटी के आधार पर प्रभार्य हैं।

क्र.सं.	विवरण	जुलाई 2015 (रु० लाखों में)			सितम्बर 2015 (रु० लाखों में)		
		टग किराया	पाइलटेज	जोड़	टग किराया	पाइलटेज	जोड़
(i)	वार्षिक चार्टर किराया प्रभार (रु० 15 लाख प्रति टग प्रतिदिन की दर से) 2 टगों के लिए	1,460.00 (टगों की 2 सं. × रु० 2 लाख प्रतिदिन × 365 दिन)		1,460.00	1095.00 (टगों की 2 सं. × रु० 1.5 लाख प्रतिदिन × 365 दिन)	-	1,095.00
(ii)	2 टगों के लिए ईंधन (शुष्क बल्क कार्गो की अंतर लदाई के लिए किए गए अनुमानन के अनुसार जैसाकि उपयोग पैटर्न समान रहेगा)	-	-	-	1080.00	-	1,080.00
(iii)	रु० 300000 प्रति माह प्रति पाइलट की दर से 2 पाइलटों के वेतन और मजदूरी	-	72.00 (3 लाख×2 पाइलट×12मी.)	72.00	-	72.00 (3 लाख×2 पाइलट×12मी.)	72.00
कुल		1460.00	72.00	1,532.00	2,175.00	72.00	2,247.00

(v). मरीन प्रभारों का अनुमानन प्रति जीआरटी आधार।

क्र.सं.	विवरण	जुलाई 2015			सितम्बर 2015		
		टग सहायता	पाइलटेज	जोड़	टग सहायता	पाइलटेज	जोड़
(i)	प्रचालन लागत (रु० लाखों में)	1460.00	72.00	1532.00	2175.00	72.00	2247.00
(ii)	कुल जीआरटी प्रतिवर्ष (लाखों में)	37.76	37.76	37.76	132.11	132.11	132.11
(iii)	मरीन प्रभार प्रति जीआरटी आधार	रु० 38.67 प्रति जीआरटी	रु० 1.91 प्रति जीआरटी	रु० 40.57 प्रति जीआरटी	रु० 16.46 प्रति जीआरटी	रु० 0.55 प्रति जीआरटी	रु० 17.01 प्रति जीआरटी

(टिप्पणी: यह अनुमान लगाया गया है कि दो टग और दो पाइलट बोट की आवश्यकता होंगी और अनुमानित व्यय रु० 2.0 लाख प्रतिदिन प्रति टग और रु० 3.0 लाख प्रति माह पाइलट बोटों के लिए होगा।)

(vi). दरमान
चूँकि सम्पूर्ण कार्गो पीओएल होने जा रहा है, तटीय कार्गो के लिए रियायत काक परिकलित प्रशुल्क में लादा गया है।

(क). मदर पोतों और डॉटर पोतों पर मरीन प्रभार:

क्र.सं.	पोत का विवरण	जुलाई 2015	सितम्बर 2015
		दर रु० में प्रति जीआरटी	दर रु० में प्रति जीआरटी
(i)	विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत	40.15	17.01
(ii)	तटीय व्यापार में संलिप्त पोत	लागू नहीं	लागू नहीं

(ख). मदर पोत और डॉटर पोत के बीच एसबीएम में कार्गो स्थानांतरण प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	जुलाई 2015		सितम्बर 2015	
			दर रु० में		दर रु० में	
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
(i)	पीओएल उत्पाद	प्रति मीट्रिक टन	254.33	लागू नहीं	218.29	लागू नहीं

(vii). कार्यनिष्पादन मानक

क्र.सं.	विवरण	कार्यनिष्पादन मानक
(i)	मदर टैंकर से डॉटर पोत तक और विलोमतः सकल पम्पिंग आउटपुट	3000 टन प्रति घंटा

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). कम की गई लॉजिस्टिक लागत पर एचडीसी में उनके द्रव्य कार्गो थ्रुपुट में व्यापार को लाभ पहुंचाने के लिए और हल्दिया में आयातकों/निर्यातकों द्वारा पहले से सृजित द्रव्य कार्गो प्रहस्तन अवसंरचना का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, केओपीटी ने डीबीएफओटी आधार पर पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संबंधित पाइपलाइन सुविधाओं के साथ 2 सिंगल बॉय मूरिंगों (एसबीएम) की तैनाती परिकल्पित की है। संदर्भाधीन प्रस्ताव केओपीटी द्वारा स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित जुड़ी पाइपलाइन सुविधाओं के साथ 2 एसबीएम पर पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी किए गए महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 पर आधारित है।
- (ii). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 विनिर्दिष्ट करता है कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। उक्त खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि महापत्तन न्यास में घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो अथवा यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव कर सकता है जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस घटक के लिए काफी प्रतिनिधित्व है।
- संदर्भित प्रस्ताव के संबंध में, केओपीटी एसबीएम परियोजना की पूंजी लागत कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में एसबीएम परियोजना की पूंजी लागत पर आधारित देखा गया है। जबकि केपीटी एसबीएम की पूंजी लागत केओपीटी द्वारा आधार रूप में सुविचारित की गई है, केओपीटी ने केपीटी एसबीएम की पूंजी लागत अंगीकृत करते हुए 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर एसबीएम के लिए दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव के साथ आने की बजाय केपीटी में एसबीएम के अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकृत नहीं किया था। केओपीटी एसबीएम परियोजना डॉटर पोतों के माध्यम से जेट्टी को पीओएल कार्गो के स्थानांतरण और उप-समुद्र पाइपलाइन द्वारा जुड़ी दो सिंगल प्वाइंट मूरिंगों का संस्थापन परिकल्पित करता है, जबकि, केपीटी एसबीएम उप-समुद्र और तट पर निर्मित कच्चा तेल टर्मिनलों पर सीधे मदर टैंकरों से पाइपलाइनों पर आधारित तट द्वारा कच्चे तेल के स्थानांतरण पर आधारित है। इस प्रकार, केपीटी और केओपीटी में कार्गो प्रहस्तन के तरीके में अन्तर है, इसके परिणामस्वरूप दो परियोजनाओं की पूंजी लागत और परिवर्तनीय लागत ढांचों में अन्तर आएगा। इसके अलावा, केओपीटी की प्रस्तावित परियोजना में, चूंकि केओपीटी एसबीएम की सर्वोत्तम क्षमता हल्दिया नैनल में निम्न डुबाव स्थिति पर डॉटर पोतों की निकासी योग्यता पर निर्भर है, केओपीटी की प्रस्तावित मूरिंग व्यवस्था की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी के उसकी अपेक्षा कम होने जा रही है। अतः केपीटी में एसबीएम का अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत नहीं करने के लिए पत्तन हेतु औचित्य है।
- (iii). इस मामले के विश्लेषण की कार्यवाही करने से पहले, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, द्रव्य प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देश सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम)/सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में किसी भी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई अलग-से प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते हैं। इस स्थिति के मददेनजर, जब केपीटी अपनी एसबीएम परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पहले प्रस्ताव लेकर आया था, तब यह मामला पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को भेजा गया था। प्रत्युत्तर में एमओएस ने अपने पत्र दिनांक 9 जून 2010 द्वारा कहा था कि उक्त मामले की जांच करने और अपनी रिपोर्ट भेजने के लिए इंडियन मेरीटाइम यूनिवर्सिटी (आईएमयू) को विनियुक्त किया गया था और इस प्राधिकरण को सलाह दी गई थी कि एसपीएम टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों को अंतिम रूप दिए जाने तक अंतरिम उपाय के रूप में केपीटी, कोचीन पत्तन और पारादीप पत्तन न्यास में किए गए एसपीएम प्रचालन के संदर्भ में द्रव्य बल्क प्रहस्तन के लिए लागू पैरामीटरों के आधार पर केपीटी में एसपीएम के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण किया जाए। 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए एसबीएम प्रचालन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानक/दिशानिर्देश एमओएस से प्राप्त नहीं हुए हैं। एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रतिमानक तैयार करने के लिए एमओएस द्वारा नियुक्त इंडियन मेरीटाइम यूनिवर्सिटी (आईएमयू) के (तत्कालीन) सलाह द्वारा की गई अनुशंसाओं की प्रति भी एमओएस से प्राप्त नहीं हुई थी।
- चूंकि केओपीटी का प्रस्ताव पीओएल कार्गो परिकल्पित करता है, प्रचालन लागत के घटकों का अनुमान लगाने के लिए 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में द्रव्य टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक सामान्य तौर पर अंगीकृत किए गए दिखाई दिए हैं। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित किन्हीं विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में और इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की मांग करने के लिए केओपीटी द्वारा अभिव्यक्त तात्कालिकता के मददेनजर, प्रचालन लागत के अनुमानन के प्रयोजन के लिए द्रव्य बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अंगीकरण, जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है, स्वीकार किया गया है और इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए प्रासंगिक सीमा तक विश्वास किया गया है।
- (iv). केओपीटी ने अपना प्रस्ताव 21 जुलाई 2015 को दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 के कवर में दरमानों, कार्यनिष्पादन मानकों और हमारे पत्र में मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के जवाब के साथ संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किया था। प्रस्ताव में संशोधन मुख्य रूप से पूंजी लागत में बदलाव और प्रचालन लागत में तदनुसूची बदलाव के संदर्भ में है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान केओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ 17 सितम्बर 2015 को प्रेषित केओपीटी का संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

- (v). सर्वोत्तम क्षमता:
केओपीटी द्वारा डॉटर पोत प्रणाली और बर्थिंग प्रणाली के लिए सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की गई है। उसके बाद, दोनों में से निम्नतम एसबीएम सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित की गई है।

(क). डॉटर पोत प्रणाली की क्षमता गणना

- (i). 23000 टन की डॉटर पोत की क्षमता पर विचार करते हुए और 127.5 फेरे प्रतिवर्ष के डॉटर पोत फेरों की संख्या के आधार पर, तथा डॉटर पोतों की 2 सं. की तैनाती के आधार पर, केओपीटी डॉटर पोत प्रणाली की 5.865 एमएमटीपीए क्षमता पर पहुंचा है।
- (ii). केओपीटी द्वारा सुविचारित डॉटर पोत की 23000 टन की क्षमता पूर्वकाल में प्रहस्तित एचपीएल के नाथा पोत के पार्सल आकार पर आधारित बताया गया है और इसलिए विश्वास किया गया है।
- (iii). डॉटर पोत के फेरों की 127.5 फेरे प्रतिवर्ष की संख्या निम्नलिखित स्थिति के आधार पर बताई गई है, जैसाकि केओपीटी द्वारा दिया गया है:

क्र.सं.	विवरण	पैरामीटर	अभ्युक्तिता/गणनाएं
(क)	मदर पोत से डॉटर पोत तक कार्गो स्थानांतरण प्रचालनों के लिए लिया गया कुल समय		
(i)	एक डॉटर पोत लदाई के लिए अपेक्षित समय (डॉटर पोत क्षमता/पम्पिंग दर) अर्थात् (23,000 टन/3000 टन)	7.67 घंटे	3000 टन की पम्पिंग दर एचपीएल से प्राप्त संकेत के आधार पर बताया गया है, और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है।
(ii)	अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय	6 घंटे	6 घंटे की समयावधि एकमुश्त आधार पर परामर्शदाता द्वारा दिए गए निर्धारण के आधार पर बताया गया है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है।
(iii)	मदर पोत से जेट्टी(यों) तक नौचालन समय	7 घंटे	एसबीएम में मदर पोत से जेट्टी के बीच औसत दूरी - 130 कि.मी.। इस स्थिति के आधार पर कि डॉटर पोत की औसत गति 10 नॉटिकल मील प्रति घंटा है और 1 नॉटिकल मील = 1.852 कि.मी. के परिवर्तन कारक पर आधारित है, डॉटर पोत 7.02 घंटे की अवधि में 130 कि.मी. की दूरी कवर होने की संभावना है। केओपीटी द्वारा यथा दिए गए पैरामीटरों पर विश्वास किया गया है।
(iv)	डॉटर पोत के लिए लिया गया कुल समय (i+ii)	20.67 घंटे	(7.67 + 6 + 7) घंटे
(ख)	जेट्टी में उतराई और मदर पोत में वापसी के लिए कुल समय		
(i)	जेट्टी में उतराई दर (23000 टन/2000 टन प्रति घंटा)	11.5 घंटे	2000 टन प्रति घंटा की उतराई दर परामर्शदाता द्वारा दिए गए निर्धारण पर आधारित बताया गया है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है।
(ii)	बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, अबर्थिंग के लिए समय	8.5 घंटे	8.5 घंटे की समयावधि परामर्शदाता द्वारा दिए गए निर्धारण पर आधारित बताई गई है, पूर्वकाल में हल्दिया तेल जेट्टियों में पीओएल टैंकरो द्वारा व्यतीत औसत समय के आधार पर और इसलिए विश्वास किया गया है।
(iii)	बर्थ से मदर पोत तक नौचालन समय	7 घंटे	जैसाकि ऊपर क (ii) में दिया गया है
(iv)	जेट्टी में उतराई के लिए कुल समय (i+ii+iii)	27 घंटे	(11.5 + 8.5 + 7) घंटे
(ग)	डॉटर पोत का वापसी समय (क+ख)	47.67 घंटे	(20.67 + 27) घंटे
(घ)	कुल प्रणाली उपलब्धता	255.5 दिन	(365 दिन x 70% उपयोग)
(ङ)	डॉटर पोत की संख्या		2
(च)	फेरों की संख्या प्रति पोत (कुल प्रणाली उपलब्धता/डॉटर पोत का वापसी समय) अर्थात् (ङ/ई)		127.5

- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने 2 डॉटर पोतों की तैनाती परिकल्पित की है। चूंकि डॉटर पोत प्रणाली की क्षमता सीमांकन कारक देखी गई थी, केओपीटी से डॉटर पोतों की संख्या में वृद्धि करने की संभावना का पता लगाने का अनुरोध किया गया था ताकि एसबीएम सुविधा का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके। इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, तीन डॉटर पोतों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए पर्याप्त कार्गो नहीं है। मंदर पोत, एसबीएम में डॉटर पोत में पीओएल कार्गो के हिस्सा स्थानांतरण के बाद, एचडीसी में भी आ सकता है। इससे अतिरिक्त डॉटर पोत की आवश्यकता कम होगी। इसके अलावा, केओपीटी ने 3रें डॉटर पोत की तैनाती के मामले में यह भी कहा है कि उसने छोर से छोर लॉजिस्टिक लागत में वृद्धि का अनुमान लगाया है जिससे परियोजना की सफलता प्रभावित होती है। इस प्रकार, 2 डॉटर पोतों की तैनाती के साथ आगे बढ़ने की इच्छा व्यक्त की है। केओपीटी द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर और चूंकि 2 डॉटर पोतों की तैनाती साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है और चूंकि किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने 2 डॉटर पोतों की तैनातती पर टिप्पणी नहीं की है, इसलिए 2 डॉटर पोतों की तैनाती इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (v). इस प्रकार, डॉटर पोत प्रणाली की सर्वोत्तम क्षमता, जैसाकि पत्तन द्वारा 5.865 मिलियन टन प्रतिवर्ष (127.5 फेरे प्रति पोत प्रतिवर्ष x 2 सं. डॉटर पोत x 23000 टन डॉटर पोत की क्षमता) निर्धारित किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ख). बर्थिंग प्रणाली की क्षमता गणना

- (i). विचार करते हुए कि 23000 टन की क्षमता का डॉटरपोत जेट्टी में वापसी में 20 घंटों का समय लेता है, केओपीटी ने 6120 घंटे अर्थात् (255 दिन x 24 घंटे) पर प्रचालन के कुल उपलब्ध घंटों के आधार पर बर्थिंग प्रणाली की क्षमता 7.038 एमएमटीपीए निर्धारित की है।
- (ii). डॉटर पोत की क्षमता 23000 टन की स्थिति पर पहले ही चर्चा की जा चुकी है।
- (iii). डॉटर पोत द्वारा लिया गया 20 घंटे का वापसी समय निम्नलिखित स्थिति के आधार पर बताया गया है, जैसाकि केओपीटी द्वारा दिया गया है:

क्र.सं.	विवरण	पैरामीटर	अभ्युक्तियां
	बर्थिंग में डॉटर पोत का वापसी समय		
(i)	एक डॉटर पोत को खाली करने के लिए अपेक्षित समय	11.50 घंटे	उपर्युक्त तालिका में ख (i) में जैसा दिया गया है
(ii)	अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय	5.50 घंटे	5.5 घंटे और 3 घंटे की समयावधि परामर्शदाता द्वारा दिए गए निर्धारण पर आधारित बताया गया है, पूर्वकाल में हल्दिया तेल जेट्टियों में पीओएल टैंकों द्वारा व्ययतीत औसत समय पर आधारित, और इसलिए विश्वास किया गया है।
(iii)	ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा	3 घंटे	
	कुल वापसी समय	20 घंटे	(11.5 + 5.5 + 3) घंटे

- (iv). पत्तन द्वारा सुविचारित डॉटर पोत का कुल वापसी समय 20 घंटे है। पत्तन द्वारा अनुमानित वापसी समय प्रतिदिन 255 दिनों के लिए 1.2 गुना प्रतिदिन (24 घंटे एक दिन/वापसी के लिए 20 घंटे) है। इस प्रकार, बर्थिंग प्रणाली की सर्वोत्तम क्षमता केओपीटी द्वारा 7.038 एमएमटीपीए [(255 दिन x 24 घंटे) / 20 घंटे x 23000 टन] निर्धारित की गई है।

(ग). इस प्रकार, दो क्षमताओं का निम्नतर एसबीएम की सर्वोत्तम क्षमता अर्थात् 5.865 एमएमटीपीए सुविचारित किया गया है।

(vi). पूंजी लागत:

- (क). जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देशों में एसबीएम प्रचालनों के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। एसबीएम सुविधा के लिए किन्हीं प्रतिमानकों के अभाव में, 'पूंजी लागत' के शीर्ष के अधीन शामिल मदों की सूची पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है, जैसाकि केओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

(ख). पूंजी परिसंपत्तियों की लागत के संबंध में, केओपीटी ने जुलाई 2015 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में, विश्वास बनाया था और केपीटी में एसबीएम सुविधा से संबंधित केपीटी के प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 के आधार पर इसके एसबीएम की पूंजी लागत पर पहुंचा था। तथापि, केओपीटी का ध्यानाकर्षित करते हुए कि केपीटी ने इस आधार पर कि इसकी एसबीएम परियोजना तैयार नहीं हो सकी थी, अपनी एसबीएम परियोजना पुनर्निर्मित की है और कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा पुनर्निर्मित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया था, केओपीटी ने आदेश सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 02 जनवरी 2015 में यथा सुविचारित पूंजी लागत पर भी आधार रूप में विचार किया था। इस प्रकार, केपीटी प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित आधार कीमत लेते हुए और इसे 5 वर्षों के लिए कम्पाउंडिंग आधार पर

एसबीएम सुविधा और सब मरीन पाइपलाइन के लिए क्रमशः 6.47 प्रतिशत और 3.4 प्रतिशत के थोक मूल्य सूचकांक से सूचकांकित करते हुए, केओपीटी वर्ष 2015 के लिए पूंजी लागत पर पहुंचा है।

(ग). केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित संबद्ध सुविधाओं के साथ एसबीएम के लिए कुल पूंजी लागत ₹0 408.46 करोड़ है जिसमें से ₹0 358.48 करोड़ सहायक सुविधाओं के साथ एसबीएम के लिए अनुमानित किया गया है, ₹0 30.49 करोड़ पाइपलाइनों के लिए और शेष ₹0 19.49 करोड़ विविध लागत के लिए अनुमानित किया गया है।

(घ). केपीटी प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 2 जनवरी 2015 से एसबीएम के अनुसार ₹0 179.24 करोड़ की आधार दर पर विचार करते हुए, 2 एसबीएम के लिए लागत ₹0 358.48 करोड़ (₹0 179.24 करोड़ x 2 एसबीएम) पर केओपीटी द्वारा अनुमानित की गई है।

इसी तरह, सबमरीन पाइपलाइन के लिए पूंजी लागत केओपीटी प्रशुल्क आदेश से सब मरीन पाइपलाइन के 17.5 कि.मी. के लिए ₹0 355.67 करोड़ की आधार दर लेते हुए केओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है और इसके प्रस्ताव में सबमरीन पाइपलाइनों के 1.535 कि.मी. के लिए इसके द्वारा अनुपाततः विचार किया गया है। इस प्रकार, 1.535 कि.मी. की सबमरीन पाइपलाइनों की लागत केओपीटी द्वारा ₹0 30.49 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(ङ). इसके अलावा, केओपीटी ने विविध पूंजी लागत के लिए एसपीएम और पाइपलाइनों से संबंधित पूंजी लागत अनुमानों के 5 प्रतिशत का अनुमान लगाया है। यह द्रव्य टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है। तथापि, केओपीटी की विविध लागत की गणना में कुछ त्रुटि दिखाई दी है। 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित ₹0 19.49 करोड़ के विपरीत ₹0 19.45 करोड़ परिगणित होती है। इस प्रकार, एसबीएम के लिए पूंजी लागत केओपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 408.46 करोड़ के विपरीत ₹0 408.42 करोड़ पर सुविचारित की गई है।

(च). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(vii). प्रचालन लागत:

(क). प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, एसपीएम प्रचालनों के लिए किन्हीं विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में केओपीटी ने 2008 अपफ्रंट दिशानिर्देशों में द्रव्य टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत किया देखा गया है। केओपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत पर नीचे चर्चा की गई है:-

(ख). एसबीएम सुविधा और सब मरीन पाइपलाइन।

(i). केओपीटी ने एसपीएम प्रचालनों के लिए बिजली और ईंधन के लिए किसी लागत का अनुमान नहीं लगाया है, केओपीटी के यथा अनुसार एसपीएम प्रचालन सौर ऊर्जा से बिजली प्राप्त करेंगे। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है

(ii). मरम्मत और अनुक्षण लागत 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और बीमा लागत एवं अन्य व्यय द्रव्य बल्क टर्मिनल के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार एसबीएम और मरीन पाइपलाइनों के लिए कुल पूंजी लागत के 1 प्रतिशत प्रत्येक पर अनुमानित किए गए हैं। इन लागत मदों के लिए अनुमान केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किए गए हैं।

(iii). 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.5.3 विनिर्दिष्ट करता है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार स्ट्रेट लाइन मैथड (एसएलएम) का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। केओपीटी ने उप-समुद्र पाइपलाइन के लिए पूंजी लागत पर 3.17 प्रतिशत और एसबीएम के लिए 12.66 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का परिकलन किया है। केओपीटी ने बताया है कि मूल्यहास के लिए दरें परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह हेतु एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार हैं। हमारे अनुरोध पर, केओपीटी ने मूल्यहास की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।

केओपीटी द्वारा प्रेषित व्योरो से यह दिखाई देता है कि केओपीटी एसबीएम तिहरी पाली आधार पर प्रचालनात्मक होगा और उस कारण से "किसी विशिष्ट मशीनरी के अधीन शामिल नहीं किए गए सतत् प्रक्रिया प्लांट से इतर संयंत्र और मशीनरी" के लिए यथा 6.33 प्रतिशत की दरें एकल पाली के लिए 12.66 प्रतिशत की दर से एसबीएम की मूल्यहास दर बनाते समय दोगुनी की गई है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी एसपीएम के मामले में मूल्यहास की दर 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है, शायद केपीटी एसपीएम दोगुना पाली प्रचालन परिकल्पित करता है, जिसमें मूल्यहास दर 6.33 प्रतिशत की लागू दर के 1.5 गुना पर परिकलित की जानी है। चूंकि एसबीएम पर मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित मूल्यहास दर के अनुसार देखी गई है, इसलिए इसपर विचार किया गया है, जैसाकि केओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

पाइपलाइन के संबंध में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में यह कहते हुए 3.17 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया है कि मूल्यहास की उक्त दर परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अतिरिक्त द्रव्य बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने दर्शाया था कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार पाइपलाइनों पर मूल्यहास 4 प्रतिशत होगा। तदनुसार, जेएनपीटी के मामले में आदेश सं. टीएएमपी/50/2013-जेएनपीटी दिनांक 31 दिसम्बर 2013 पारित करते समय इस स्थिति पर विश्वास किया गया था। आदेश सं. टीएएमपी/25/2014-केओपीटी दिनांक 29 अक्टूबर 2014 द्वारा केओपीटी में खाद्य तेल कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्लवमान पाइपलाइन सुविधा के लिए संयुक्त प्रशुल्क के निर्धारण में और आदेश सं. टीएएमपी/60/2014-केओपीटी दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा केपीटी में एसबीएम सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय भी विचार किया गया था।

कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार प्रावधान सुझाव देते हैं कि पाइपलाइनों का उपयोगी जीवनकाल 30 वर्ष सुविचारित किया जाना चाहिए जो 3.34 प्रतिशत प्रतिवर्ष की मूल्यहास दर में रूपांतरित होता है। इन पत्तनों द्वारा निर्दिष्ट स्थिति के आधार पर जेएनपीटी और केपीटी के मामले में सुविचारित मूल्यहास दर 3.17 प्रतिशत की दर से दूर नहीं पाया गया है, जैसाकि केओपीटी द्वारा विचार किया गया है। किन्तु, केओपीटी के मामले में पाइपलाइन पर मूल्यहास जेएनपीटी और केपीटी के मामले में सुविचारित मूल्यहास की दर के अनुसार केपीटी द्वारा सुविचारित 3.17 प्रतिशत की बजाय 4 प्रतिशत पर विचार किया गया है जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है।

मूल्यहास की गणना करते समय पत्तन ने विविध पूंजी लागत पर मूल्यहास पर विचार नहीं किया था। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाते हुए अनुमानित लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विनिर्दिष्ट करता है। अतः, अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार विविध लागत पर एसबीएम और पाइपलाइन के लिए लागू प्रासंगिक दरों पर मूल्यहास सुविचारित किया गया है।

- (iv). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, एसबीएम में पीओएल प्रहस्तन के लिए कुल प्रचालन लागत केओपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 62.69 करोड़ की प्रचालन लागत के विपरीत ₹0 65.27 करोड़ परिगणित होता है।

(ख). मरीन प्रभार:

- (i). केओपीटी ने केवल एसबीएम प्रचालनों के लिए ₹0 150000/प्रति टग/प्रतिदिन की लागत पर दो टगों का प्रस्तावित किराया बताया गया है। ₹0 150000/- प्रतिदिन के टग किराया प्रभार केओपीटी में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली अंतरलदाई सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय पारित प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 में यथा सुविचारित टग किराया प्रभारों पर आधारित है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित टग किराया प्रभार को खाते में लिया गया है।
- (ii). टग की ईंधन लागत केओपीटी में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु स्थापित की जाने वाली अंतरलदाई सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु सुविचारित टग के लिए ईंधन पैरामीटर पर आधारित है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ईंधन की लागत पर विचार किया गया है।
- (iii). केओपीटी ने ₹0 300000/- प्रति पाइलट के मासिक वेतन पर दो टगों के लिए 2 पाइलटों की सेवा ली है। पाइलटों हेतु अनुमानित वेतन व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित बताया गया है और इसलिए विश्वास किया गया है।

इस प्रकार, केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित ₹0 2247 लाख की प्रचालन लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (viii). (क). एसबीएम प्रचालनों से कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 130.61 करोड़ परिगणित होती है जोकि ₹0 65.34 करोड़ की अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और केओपीटी द्वारा ₹0 128.04 करोड़ पर अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के विपरीत ₹0 65.27 करोड़ की प्रचालन लागत का जोड़ है। वार्षिक राजस्व अपेक्षा में अन्तर मूल्यहास की राशि में परिवर्तन की वजह से बढ़ा देखा गया है जैसाकि पहले चर्चा की गई है।

- (ख). एसपीएम से सम्पूर्ण अनुमानित राजस्व अपेक्षा पीओएल प्रहस्तन प्रभारों से पूरी तरह वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार, 5.865 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता पर ₹0 130.61 करोड़ की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए, समेकित प्रहस्तन प्रभार केओपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 218.29 प्रति टन की प्रहस्तन दर के प्रति ₹0 222.71 प्रति टन परिगणित होता है। सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार, पीओएल सहित कच्चे तेल का प्रहस्तन किसी तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है। अतः, पत्तन ने तटीय श्रेणी के लिए प्रहस्तन प्रभार में किसी रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं करके सही किया है।

- (ix). मरीन प्रभारों की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए, केओपीटी ने पहले की गई चर्चा के अनुसार मरीन से संबंधित कुल प्रचालन लागत को 132.11 लाख जीआरटी पर मूल्यांकित पोत के कुल जीआरटी पर ₹0 2247 लाख बांटा है। केओपीटी द्वारा ऐसा मूल्यांकित कुल जीआरटी 37000 के औसत

जीआरटी के साथ 255 डॉटर पोतों और 64000 के औसत जीआरटी के साथ 59 मदर पोतों की तैनाती पर आधारित है। मदर और डॉटर पोतों का जीआरटी व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार देखा गया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

कुल जीआरटी पर कुल प्रचालन लागत में फैलाते हुए, टग किराये के लिए प्रभार ₹0 16.46 प्रति जीआरटी (₹0 2175 लाख/132.11 लाख जीआरटी) और पाइलटैज के लिए 0.55 प्रति जीआरटी (₹0 72 लाख/ 132.11 लाख जीआरटी) परिगणित होता है। इस प्रकार, कुल मरीन प्रभार ₹0 17.01 प्रति जीआरटी (₹0 16.46 + ₹0 0.55) परिगणित होता है।

(x). केओपीटी ने केवल विदेशी पोत और तटीय पोत की परिभाषा प्रस्तावित की है। शब्दावलियों जैसे टीएएमपी, प्रतिदिन और टन की परिभाषा केओपीटी के दरमानों (एसओआर) में यथा निर्धारित इन शब्दावलियों के लिए परिभाषाओं के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

(xi) केओपीटी ने कुछ सामान्य शर्तें प्रस्तावित की हैं जैसे पोत को विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के वर्गीकरण के लिए मापदंड निर्धारित करती शर्तें, 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क निर्धारित करती शर्तें, जोकि विभिन्न महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार सही पाए गए हैं, और इसलिए केओपीटी की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित किया गया है।

(xii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 2 सितम्बर 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्thing पर दिशानिर्देशों की एक प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा निम्न से परिवर्तित अनुमोदित किया है:-

“तटीय पोत” का अर्थ ऐसे किसी पोत से होगा जो पूरी तरह से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विनियुक्त हो और जहाजरानी महानिदेशालय/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।”
अतः, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा 'तटीय पोत' की उपर्युक्त परिभाषा से संशोधित की गई है।

(xiii). केओपीटी ने सामान्य निबंधन एवं शर्तें क्र.सं. 2 (घ) के अधीन एक अपूर्ण टिप्पणी प्रस्तावित की है जिसमें साधारण रूप से बताया गया है कि उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। इस संबंध में, उक्त टिप्पणी सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों (एसओआर) में और साथ ही साथ अन्य महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित विनिर्दिष्ट के अनुसार पूरी की गई है।

“उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, ऐसे मामले में यह प्रावधान लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट और/अथवा दरमानों पर शर्तों के रूप में निर्धारित के अनुसार सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।”

(xiv). केओपीटी ने इसके लिए कुछ सामान्य शर्तें प्रस्तावित नहीं की हैं कि अधिकतम स्तरों पर निर्धारित दरें; इस प्रकार निम्नतर स्तरों पर रियायतों और छूटों पर दरें निर्धारित की गई हैं। चूंकि अन्य महापत्तन न्यासों की अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचियों में उक्त शर्तें शामिल की गई हैं, इसे केओपीटी की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी शामिल किया गया है।

(xv). केओपीटी ने सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि ऐसे सभी मामलों में जहां प्रभार अमेरिकी डॉलर रूप में वसूल किए जाते हैं, 30 दिनों से अधिक के लिए पत्तन में विराम करने वाले पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों के मामले में अंगीकृत लागू विनियम दर की तारीख से प्रत्येक 30 दिनों में एक बार विनियम दर की समीक्षा की जाएगी और ऐसे मामलों में, बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनियम दर होगी। चूंकि अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए प्रस्तावित दर जरूरी नहीं समझी गई है और इसलिए निर्धारित नहीं किया गया है।

(xvi). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करे। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का अनुसरण किया जाए यह अनुमान लगाना अनुचित है कि पत्तन उचित और अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।

प्रारंभ में केओपीटी ने बताया है कि कार्यनिष्पादन मानक इस परियोजना के लिए लागू नहीं हैं। 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के प्रावधानों पर ध्यानाकर्षित किए जाने पर, केपीटी ने यह कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किया है कि मदर टैंकर से डॉटर पोत और विलोमतः सकल पम्पिंग आउटपुट 3000 टन प्रति घंटा होगा।

इस प्राधिकरण ने संदर्भ प्रशुल्क मामलों का निपटान करते समय सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में सुविचारित आउटपुट (प्रहस्तन) दर के आधार पर कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करने के लिए सदैव स्ट्राइव रहा है। संयोगवश, मदर टैंकर से डॉटर पोत और विलोमतः सकल पम्पिंग आउटपुट 3000 टन प्रति घंटा होगा, यह एसबीएम की सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित आउटपुट (प्रहस्तन) दर के अनुसार देखा गया है।

यह स्वीकार करते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित किए जाएं, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए जाते हैं।

- 11.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।
- 11.2. हमारे द्वारा यथा संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है और केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन **मानक अनुबंध-II** रूप में संलग्न किए गए हैं।
- 11.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानक के साथ एसबीएम के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित और अधिसूचित करता है।
- 11.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएं और तत्पश्चात पीपीपी परियोजना के मामले में रियायत करार में शामिल किए जाएं जैसाकि पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी।
- 12.1. वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।
- तथापि, पीपीपी प्रचालक अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिनों पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानक ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- 12.2. रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानक उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव टीएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा।
- 12.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार प्राप्त करेगा।
- 12.4. यदि प्रचालक पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं कर पाता है तो टीएमपी अनुगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने हेतु प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क ही लागू करने के लिए हकदार होगा।
- 12.5. महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि टीएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो वह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किया जाने वाला कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
- 12.6. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएमपी कार्यनिष्पादन मानक और प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। टीएमपी प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानक उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार करने अथवा खारिज करने का निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में निर्दिष्ट उदाहरण के अनुसार किया जाएगा।
- 12.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से प्राप्त कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि के अधीन होगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक जमा करेगा और टीएमपी 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
- 12.8. यदि टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक के पीपीपी प्रचालक द्वारा अनुपलब्धि के संबंध में कोई उपयोक्ता कोई शिकायत करता है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 12.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार टीएमपी को अग्रपिठ करेगा जिसे टीएमपी अपनी वेबसाइट पर उपलब्ध करवाएगा।
- 12.10. पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट टीएमपी को भेजेगा। तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। टीएमपी द्वारा जो कोई भी अन्य सूचना की अपेक्षा की जाएगी तो वह भी समय-समय पर भेजनी होगी।

12.11. टीएएमपी पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएएमपी प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी पीपीपी प्रचालक से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/प्रचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य देना होगा। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

[विज्ञापन—III / 4 / असा. / 143 / 15 / 3857]

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

अनुबंध-I

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में मदर और डॉटर पोत पर मदर एवं डॉटर पोत तथा मरीन प्रमारों के बीच सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	यूओएम	केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2015 में प्रेषित अनुमान	केओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2015 में प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित
I	एसपीएम की सर्वोत्तम क्षमता	-			
(क)	एफएसओ में क्षमता गणना				
(i)	मदर पोत क्षमता (सीएफ)	टन	100000	100000	100000
(ii)	डॉटर पोत क्षमता (सीडी)	टन	23000	23000	23000
(iii)	पथिंग दर (मदर से डॉटर पोत)	टन प्रति घंटा	3000	3000	3000
(iv)	एक डॉटर पोत लाने के लिए अपेक्षित समय (ii/iii)	घंटे	7.67	7.67	7.67
(v)	डॉटर पोत हेतु अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय	घंटे	6	6	6
(vi)	एक डॉटर पोत लाने के लिए कुल समय (टीडी) (iv+v)	घंटे	13.67	13.67	13.67
(vii)	मदर पोत स्थान से जेट्टी के बीच औसत दूरी	कि.मी.	130	130	130
(viii)	दूरी कवर करने के लिए समय (टीडी)	घंटे	7	7	7
			[130/(10*1.825) [डॉटर पोत की गति = 10 नॉटिकल मील प्रति घंटा और 1 नॉटिकल मील = 1.852 कि.मी.]	[130/(10*1.825) [डॉटर पोत की गति = 10 नॉटिकल मील प्रति घंटा और 1 नॉटिकल मील = 1.852 कि.मी.]	[130/(10*1.825) [डॉटर पोत की गति = 10 नॉटिकल मील प्रति घंटा और 1 नॉटिकल मील = 1.852 कि.मी.]
(ix)	जेट्टी में उतराई दर	टन प्रति घंटा	2000	2000	2000
(x)	बर्थ में पोत वापसी	घंटे	20	20	20
			[3.5 घंटे बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण आदि के लिए + 11.5 घंटे उतराई के लिए+ 3 घंटे ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा+ 2 डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, अबर्थिंग]	[3.5 घंटे बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण आदि के लिए + 11.5 घंटे उतराई के लिए+ 3 घंटे ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा+ 2 डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, अबर्थिंग]	[3.5 घंटे बर्थिंग, डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण आदि के लिए + 11.5 घंटे उतराई के लिए+ 3 घंटे ज्वारभाटा के लिए प्रतीक्षा+ 2 डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, अबर्थिंग]
(xi)	बर्थ से मदर पोत तक नौचालन समय		7	7	7
(xii)	अपेक्षित डॉटर पोतों की न्यूनतम संख्या (एन)		2	2	2
(xiii)	कुल प्रणाली उपलब्धता	दिन	255.5	255.5	255.5
			(70% x 365 दिन)	(70% x 365 दिन)	(70% x 365 दिन)

(xiv)	डॉटर पोट फेरों की संख्या प्रति वर्ष (टी) (xiii/xii) (टिप्पणी:1)	फेरे	127.5	127.5	127.5
(xv)	डॉटर पोट प्रणाली की क्षमता (xiv * xii * ii)		5.865	5.865	5.865
			(23000 टन x 2 डॉटर पोट x 127.5 फेरे)	(23000 टन x 2 डॉटर पोट x 127.5 फेरे)	(23000 टन x 2 डॉटर पोट x 127.5 फेरे)
(ख)	बर्थिंग प्रणाली की क्षमता गणना				
(i)	डॉटर पोट क्षमता (सीडी)	टन	23000	23000	23000
(ii)	बर्थ में पथिंग दर	टन प्रति घंटा	2000	2000	2000
(iii)	बर्थ में डॉटर पोट का वापसी समय (टीडी)	घंटे	20	20	20
			[11.5 घंटे एक डॉटर पोट खाली करने के लिए अपेक्षित समय हेतु + 5.5 अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय हेतु+ 3 घंटे प्रतीक्षा ज्वारभाटा हेतु]	[11.5 घंटे एक डॉटर पोट खाली करने के लिए अपेक्षित समय हेतु + 5.5 अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय हेतु+ 3 घंटे प्रतीक्षा ज्वारभाटा हेतु]	[11.5 घंटे एक डॉटर पोट खाली करने के लिए अपेक्षित समय हेतु + 5.5 अन्य पेरिफेरियल गतिविधियों के लिए अपेक्षित समय हेतु+ 3 घंटे प्रतीक्षा ज्वारभाटा हेतु]
(iv)	उपलब्ध कार्य दिवस (वाई)*	दिन	255	255	255
(v)	डॉटर पोट प्रणाली की क्षमता	एमटीपीए	7.038	7.038	7.038
			(255 दिन x 1.2 गुना घुमाव प्रतिदिन# x 23000 टन) #[24 घंटे एक दिन/ 20 घंटे वापसी के लिए प्रतिदिन = 1.2 वापसी प्रतिदिन]	(255 दिन x 1.2 गुना घुमाव प्रतिदिन# x 23000 टन) #[24 घंटे एक दिन/ 20 घंटे वापसी के लिए प्रतिदिन = 1.2 वापसी प्रतिदिन]	(255 दिन x 1.2 गुना घुमाव प्रतिदिन# x 23000 टन) #[24 घंटे एक दिन/ 20 घंटे वापसी के लिए प्रतिदिन = 1.2 वापसी प्रतिदिन]
(ग)	सुविचारित की जाने वाली सर्वोत्तम क्षमता (उपयुक्त क्षमताओं (क) और (ख) का न्यूनतम)		5.865	5.865	5.865

II	पंजी लागत				
(i)	एसपीएम और पाइपलाइन – अभियांत्रिक लागत				
(क)	एसपीएम और संबंधित सुविधाएं (एसबीएम की 2 सं.)	रु0 लाखों में	40,568	35,848	35,848
(ख)	पाइपलाइन और संस्थापन लागत	रु0 लाखों में	4,128	3,049	3,049
(ग)	विविध [(क) और (ख) पर 5%]	रु0 लाखों में	2,235	1,949	1,945
	उप-जोड़ एसपीएम एवं पाइपलाइन (i)	रु0 लाखों में	46,931	40,846	40,842
III	एसपीएम में पीओएल प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत				
(क)	मरम्मत और अनुरक्षण	रु0 लाखों में	938.62	816.92	816.84
			[2% x रु0 46931 लाख]	[2% x रु0 40846 लाख]	[2% x रु0 40842 लाख]
(ख)	बीमा	रु0 लाखों में	469.31	408.46	408.42
			[1% x रु0 469.31 लाख]	[1% x रु0 40846 लाख]	[1% x रु0 40842 लाख]
(ग)	मूल्यहास	रु0 लाखों में	5,530.10	4,635.00	4,893.33
			(12.66%*35848)+(3.17%*3049)	(12.66%*(35848+(35848*0.05)))+ 4%*(3049+(3049*0.05))	

(घ)	अन्य व्यय	₹ लाखों में	469.31	408.46	408.42
			[1% x ₹ 46931 लाख]	[1% x ₹ 40864 लाख]	[1% x ₹ 40842 लाख]
	कुल ओ एंड एम लागत	₹ लाखों में	7,407.34	6,268.84	6,527.01
IV	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रस्तावित प्रशुल्क				
	—				
	दो एसबीएम प्रणाली के लिए प्रशुल्क				
(क)	कुल प्रचालन लागत	₹ लाखों में	7,407.34	6,268.84	6,527.01
(ख)	पूँजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम		7,508.96	6,535.36	6,534.70
(ग)	एसबीएम में पीओएल प्रहस्तन के लिए कुल राजस्व अपेक्षा		14,916.30	12,804.20	13,061.70
(घ)	सर्वोत्तम क्षमता (एमटीपीए में)		5.865	5.865	5.865
(ङ)	₹ प्रति मी.ट. के लिए प्रति टन दर		254.33	218.29	222.71

टीएएमपी द्वारा सुविचारित केओपीटी द्वारा मरीन प्रमारों की गणना

क्र.सं.	विवरण	यूओएम	केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2015 में प्रेषित अनुमान		केओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 सितम्बर 2015 में प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित		
			टग किराया	पाइलटेंज	जोड़	टग किराया	पाइलटेंज	जोड़	टग किराया	पाइलटेंज	जोड़
I	प्रचालन व्यय										
(i)	वार्षिक चार्टर किराया प्रभार	₹0 लाखों में				1,095	-	1,095	1,095	-	1,095
(ii)	2 टर्गों के लिए ईंधन लागत	₹0 लाखों में				1,080	-	1,080	1,080	-	1,080
(iii)	2 पाइलटों के वेतन और मजदूरी	₹0 लाखों में				-	72	72	-	72	72
	कुल प्रचालन लागत	₹0 लाखों में	1,460	72	1,532	2,175	72	2,247	2,175	72	2,247
II	कुल जीआरटी प्रति वर्ष (टिप्पणी:2)	लाख	37.76	37.76	37.76	132.11	132.11	132.11	132.11	132.11	132.11
III	मरीन प्रभार प्रति जीआरटी आधार	(₹0/ जीआरटी)	38.67	1.91	40.57	16.46	0.55	17.01	16.46	0.55	17.01

अनुबंध-II

कोलकाता पत्तन न्यास

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में मदर और डॉटर पोत पर मदर एवं डॉटर पोत तथा मरीन प्रभारों के बीच सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क

1. परिभाषाएँ:

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). **‘तटीय पोत’** अर्थात् जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान को भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया कोई पोत।
- (ii). **‘विदेशी पोत’** अर्थात् तटीय पोत, अंतर्देशीय पोत, नाव तथा फ्लैट से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). **‘पत्तन’** अर्थात् कोलकाता पत्तन न्यास होगा।
- (iv). **‘टीएएमपी’** अर्थात् महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अधीन गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण होगा।
- (v). **‘टन’** अर्थात् एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 कि.ग्रा. अथवा एक घन मीटर होगा।

2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि०ग्रा० के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii). (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ख) सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दर घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट/भंडारण यार्ड से/को स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगे।
(घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पोत से कार्गो जो भारतीय पत्तन ‘ख’ में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ में पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा।
दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन की इजाजत वाले पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो ढोने पर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, सेवा प्रदाता विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर सेवा प्रदाता और उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
(ग) वापसियों में विलंब की गणना सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन तक की जाएगी।
(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल परिचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिनों तक गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट और/अथवा दरमानों में एक शर्त के रूप में निर्धारित सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है।
- (iv). (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले भारतीय झंडे के विदेशगामी पोत को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित करवाया जा सकता है।
(ख) विदेशी झंडे का विदेशगामी पोत जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित करवाया जा सकता है।
(ग) जहाजरानी महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए हकदार होने के लिए उसके द्वारा कोई अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
(घ) पोत की हैसियत, जो सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणीकरण द्वारा दी गई हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णीत कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।

- (ड) तदनुरूपी पोत संबंधित दरें ऐसे प्रभार के संयोग के समय पोत की हैसियत पर निर्भर करते हुए लागू की जानी चाहिए।
- (v). सेवा प्रदाता पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (vi). (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं।
लाइसेंसधारी, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।
- (ख) लाइसेंसधारी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने के लिए निर्धारित शर्त को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए। बशर्त लाइसेंसधारी ऐसी निम्नतर दरें जनता को अधिसूचित करेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त का युक्तिकरण और ऐसी निम्नतर दरों में किसी और परिवर्तनों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रहेगा और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्त में, बशर्त नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

3. मंदर और डॉक्टर पोतों पर मरीन प्रभार:

टग सहायता, फेन्डरों जैसी मरीन संबंधित सेवाओं के साथ-साथ अंतरलदाई बिन्दुओं पर संरक्षण सेवाएं उपलब्ध करवाने की अपेक्षा के प्रावधान के विरुद्ध अंतरलदाई सुविधा पर आने वाले मंदर पोतों और डॉक्टर पोतों पर सेवा प्रदाता द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रभार।

क्र.सं.	पोत का विवरण	दर रु0 में प्रति जीआरटी
1.	विदेशी व्यापार में संलिप्त पोत	17.01
2.	तटीय व्यापार में संलिप्त पोत	लागू नहीं

4. मंदर पोत और डॉक्टर पोत के बीच एसबीएम में कार्गो स्थानांतरण प्रभार

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रु0 में	
			विदेशी	तटीय
1.	पीओएल उत्पाद	प्रति मीट्रिक टन	222.71	लागू नहीं

5. अतिरिक्त सुविधाओं की लागत की प्रतिपूर्ति:

मंदर पोत को ताजे पानी की आपूर्ति जैसी सुविधाओं के लिए, जिसके लिए सेवा प्रदाता को केओपीटी से उसके लिए स्रोत की व्यवस्था करनी होती है; सेवा प्रदाता केओपीटी को उनके द्वारा भुगतान की गई उस वास्तविक राशि की वसूली करने के लिए हकदार होगा।

6. उपर्युक्त खंड – 3 से खंड – 4 के लिए सामान्य टिप्पणी:

- (i). प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। उपर्युक्त प्रावधान खंड 5 के अधीन निर्धारित शुल्क के लिए लागू नहीं होगा।
- (ii). वित्तीय प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उस वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि, लाइसेंसधारी प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष के आगे से कार्यनिष्पादन मानक ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii). लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, के लिए कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ प्रस्ताव टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा।

- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में दिए गए कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के मत प्राप्त करेगा।
- (v). यदि लाइसेंसधारी पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं कर पाता है तो टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने हेतु प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से लागू किया जाने वाला कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्यनिष्पादन मानक देखेगा और लाइसेंसधारी द्वारा इसका अनुपालन किया जाएगा। टीएएमपी लाइसेंसधारी द्वारा कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रस्ताव स्वीकृत अथवा खारिज करने का निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि के अधीन टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। तीसरे वर्ष से आगे के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क हेतु लाइसेंसधारी स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र अर्जित करने के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किया जाने वाला कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुबंध-III

कार्यनिष्पादन मानक

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में मंदर और डॉटर पोत पर मंदर एवं डॉटर पोत तथा मरीन प्रमारों के बीच सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) में पीओएल कार्गो के स्थानांतरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क

क्र.सं.	पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक
1	मंदर टैकर से डॉटर पोत तक और विलोमतः सकल पम्पिंग आउटपुट	3000 टन प्रति घंटा

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION****Mumbai, the 18th February, 2016**

No. TAMP/56/2015-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of Reference Tariff for transfer of POL cargo at 2 Single Buoy Moorings (SBMs) with connected pipeline facilities proposed to be set up by KOPT on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (DBFOT) basis.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/56/2015-KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 26th day of October 2015)

This case deals with the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) vide its letter dated 21 July 2015 for fixation of Reference tariff for transfer of POL cargo at 2 Single Buoy Moorings (SBMs) with connected pipeline facilities proposed to be set up by KOPT on DBFOT basis.

2. On initial verification of the proposal of KOPT, it was seen that there were some information gaps in the proposal submitted by KOPT. Accordingly, the KOPT was requested vide our letter dated 31 July 2015 to furnish the requisite information. After a reminder dated 20 August 2015, the KOPT vide its letter dated 24 August 2015 has responded. The information sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Information sought by us	Response of KOPT
(i)	The KOPT to furnish the proposed Performance Standards.	The concessionaire is going to install two moorings connected by sub-sea pipelines. Through this facility, the transfer of POL between the mother vessel and the daughter vessel will be done by the pumps of either the mother vessel or the daughter vessel. Hence, no performance standard is envisaged.
(ii)	The KOPT to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees of the Port Trust approving the Tariff proposal.	<p>The proposal has been sent to the Authority with the approval of Chairman. However, the matter is being placed before the Board for post facto approval. The sanction details of the Board will be sent to the Authority immediately after the Board meeting is held and Resolution is passed.</p> <p>(Thereafter, the KOPT vide its letter dated 17 September 2015 has stated that the Board of Trustees of KOPT vide its Resolution dated 7 September 2015 has agreed to sanction the proposal. The relevant extract of the Resolution reproduced below:</p> <p>“The Trustees were informed that pending approval of the Trustees, the matter of fixation of rates for setting up of mooring facilities for transshipment of liquid cargo had already been taken up with TAMP which had given a hearing on 4.9.2015. The TAMP notified rate was required before issuing RFP Document. As such, post-facto approval of the Board to the upfront tariff proposal was requested. The trustees, after discussion, agreed to sanction the proposal.”)</p>
(iii)	The KOPT to furnish the list of users/ prospective bidders, who are to be taken on consultation on the proposal in reference.	The KOPT has furnished the List of users/ prospective bidders.

3.1. The main points made by the KOPT vide its letter 21 July 2015 are summarised below:

- (i). KOPT proposes “Development of 2 Single Buoy Mooring (SBM) with sub-sea connecting pipeline” for handling POL cargo within its limit. The proposed system will be used for transfer of POL cargo between the mother and daughter tankers. The daughter tankers carrying POL will move between the SBM site and the oil terminals of Haldia dock Complex.
- (ii). The said scheme will be implemented on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (DBFOT) basis following the procedure laid down by the Ministry of Shipping. KOPT has already invited application through RFQ for the said project.

- (iii). The concessionaire of the said project will levy tariff on the users of the facilities as per the upfront tariff to be determined with the approval of the TAMP. The upfront tariff has been computed by KOPT on the basis of cost estimate etc. of the project determined by M/s. i-Maritime Consultancy Pvt. Ltd. in the Feasibility Report.

3.2. The highlights of the proposal as given by KOPT are as follows :

- (i). The Haldia Dock Complex (HDC) is located in territorial water of KOPT. An industrial belt is located 50 Km Southwest of Kolkata near the mouth of Hooghly River.
- (ii). A host of port-based industries and storage operators of different liquid cargo are handling different types of liquid cargo at HDC comprising of Crude, POL (Products), Crude Edible Oil, Industrial Chemicals, LPG, etc. by using 3 riverine oil terminals and few berths inside the impounded dock of HDC. The cumulative liquid cargo handling capacity of HDC at present is 21 million tonnes per annum. KOPT has already taken action to increase the capacity by another 6 million tonnes by setting up the 4th oil terminal at Haldia Dock-II about 12 kms. upstream of HDC.
- (iii). With a view to increase throughput of liquid cargo at HDC by obviating draft constraints, HDC has designed a project comprising of 2 nos. CALM type mooring (Catenary Anchor Leg Mooring) separated from each other by around 500 meter and connected by multiple submarine pipelines.

The submarine connection will have arrangement with PLEM (Pipeline end manifold) for bi-directional flow. As per this arrangement, the importers will bring their mother tankers at one of the moorings and transfer the cargo into a daughter vessel to be moored at the 2nd mooring. Reverse operation will take place in case of export of liquid bulk cargo. The entire project will be installed within KOPT limit having adequate draft for handling fully laden mother tankers upto VLCC / ULCC specifications.

- (iv). The mooring arrangement envisaged will benefit the trade in increasing their cargo throughput at HDC at a reduced overall logistic cost because of the following advantages:-
 - (a). To import/export cargo by fully laden Mother Tankers.
 - (b). Optimal utilization of the liquid cargo handling infrastructure already created by the importers/exporters at Haldia.
 - (c). Low turn round time of the mother tankers who will be handled in the deep sea without requiring to come to HDC.
- (v). In view of the above advantages, it has been decided to set up a system comprising of 2 Moorings with all ancillary infrastructure and submarine pipelines connecting the 2 Moorings for transfer of different types of liquid cargo between the 2 moorings at Sandhead region within the limits of KOPT and existing jetties / berth at Haldia Dock Complex through Public Private Participation (PPP) on "DBFOT" basis.

- (vi). Physical feature of the facility proposed to be developed comprise of the following

- (a). Single Point Moorings - 2 numbers with following attachments:

- (i). Anchoring System
- (ii). Mooring Chains
- (iii). Pipeline Mainfold
- (iv). Remote operating valves
- (v). Ground system
- (vi). Sub-marine hoses
- (vii). Floaters/hoses

- (b). Pipelines for transfer of different categories of POL from SBM-1 to SBM-2. The mother Vessels carrying the cargo will be anchored alongside one SBM and the daughter vessel will anchor at the 2nd SBM. The cargo will be transferred from the mother to daughter or vice a versa through sub-sea pipelines.

- (vii). There are no guidelines / norms prescribed for assessment of optimum Floating Storage Operation capacity (FSO), capital and O&M cost etc. in respect of the FSO facilities proposed to be created by KOPT. Hence, the capital cost has been estimated in the Feasibility Report considering the capital cost in TAMP order no. TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011 as base price and by considering wholesale price index on compounding basis for 5 years for escalating the price to 2015 levels.

(viii). **Optimal Capacity:**

- (a). Capacity calculation at Floating Storage Offloading (FSO):

Sr. No.	Particulars	
(i)	Mother Vessel Capacity (CF)	1,00,000 tonnes
(ii)	Daughter Vessel Capacity (CD)	23,000 tonnes
(iii)	Pumping rate (Mother Vessel to Daughter Vessel)	3000 tph
(iv)	Time Required to Load one Daughter Vessel (ii/iii)	7.67 Hrs
(v)	Time required for other peripheral activities (iv+v)	6 Hrs
(vi)	Total Time to Load Daughter Vessel (tD)	13.67 Hrs
(vii)	Average Distance between the Mother Vessel location and Berth	130 Km
(viii)	Sailing Time from Mother Vessel to Berth (tS)	=130 / (10*1.852) = 7 Hrs
(ix)	Loading Rate at Jetty	2000 tph
(x)	Berthing, Draft survey, documentation etc	3.50 Hrs
(xi)	Time to Unload	11.50 Hrs
(xii)	Waiting For Tide	3 Hrs
(xiii)	Draft survey, documentation, un-berthing	2 Hrs
(xiv)	Vessel turnaround at berth (x+xi+xii+xiii)	20.0 Hrs
(xv)	Sailing Time from berth to Mother Vessel (tS)	=130 / (10*1.852) = 7 Hrs
(xvi)	Turnaround Time of Daughter Vessel (tT)	=47.67 Hrs ~ 48.0 Hrs = 2 days
(xvii)	Minimum Number of Daughter Vessels Required (N)	= tT = 2
(xviii)	Annual maintenance / technical Downtime of SBM	20 days
(xix)	Limiting weather criteria	90 days
(xx)	Total System availability	255 days ~ 70%
(xxi)	Number of daughter vessel trips per year (T) (xx/xvii) (Note:1)	= 255 / tT = 255 / 2.0 ~ 127.5 trips
(xxii)	Capacity of Daughter Vessel System = Trips per vessel X Number of DV X Capacity of DV = T X N X CD (xxi* xvii*ii)	5.865 million tonnes

Note 1:

Sr.No.	Particulars	UOM	
(A)	Total Time taken for Cargo transfer operations from Mother Vessel to Daughter Vessel		
(i)	Time required to load one daughter vessel (Daughter vessel Capacity/ Pumping rate) i.e (23,000 /3000)	Hours	7.67
(ii)	Time required for other peripheral activities	Hours	6
(iii)	Sailing time from Mother Vessel to Jetty (t _s)	Hours	7
(iv)	Total time taken for Daughter vessel (i+ii)		20.67
(B)	Total time for unloading at Jetty and to go back to mother vessel		

(i)	Unloading rate at jetty (23000 tonnes / 2000 tonnes per hour)	Hours	11.5
(ii)	Time for Berthing, Draft survey, Waiting for tide, Draft survey, documentation, unberthing]	Hours	8.5
(C)	Sailing time from berth to mother vessel	Hours	7
(iii)	Total time for unloading at jetty (i+ii+iii)	Hours	27
(vii)	Turnaround Time of Daughter Vessel (A+B)	Hours	47.67
(viii)	Total system availability	days	255.5
(ix)	Number of Daughter Vessel		2
(x)	No. of Trips Per Vessel (Total System availability / Turnaround time of Daughter Vessel) i.e (viii/vii)		127.5

(b). Capacity Calculation of Berthing System :

Sr. No.	Particulars	
(i)	Daughter Vessel Capacity (C_D)	23,000 tonnes
(ii)	Pumping rate at Berth	2000 tph
(iii)	Time required to unload one Daughter Vessel (i/ii)	11.50 Hrs
(iv)	Time required for other peripheral activities	5.5 Hrs
(v)	Waiting for tide	3 Hrs
(vi)	Turnaround time of Daughter Vessel at Berth (t_D) (vi+v+vi)	20 hrs
(vii)	Available Working Days (Y)*	255 days
(viii)	Capacity of Daughter Vessel System = 330 Days/turnaround time of DV x Capacity of DV (Y/t_D) x C_D	7.038 million tonnes. (255 days x 1.2 times turnaround per day# x 23000 tonnes) #[24 hours a day/ 20 hours for turnaround per day = 1.2 turnaround per day]

Note: Due to Annual Maintenance / Technical Maintenance time of 20 days annually at SBM and Weather limiting 90 days of operations, Daughter vessel system will be available for balance number of days 255 days for operation and only therefore utilise the berth during the balance of days.

(c). Optimal Capacity System Capacity

Sr. No.	Particulars	
(i)	Daughter Vessel System (a)	5.865 million tonnes
(ii)	Berthing System (b)	7.038 million tonnes
(iii)	System Capacity = Minimum of the above capacities (a) or (b)	5.865 million tonnes

- (d). In the event that there is substantial rise in demand, users can provide vessels which have higher pumping capacity so that turnaround time is reduced considerably thereby increasing system capacity.
- (e). The basis of share of Cargo / Vessel assumed in Capacity calculation is not applicable as the entire output has been considered on the basis of pumping capacities and not on cargo / vessel specifications.
- (f). The guidelines for upfront tariff for setting up of PPP projects – 2008 of TAMP does not cover any guideline for fixation of Tariff for SBM to handle liquid cargo. Hence, the

pumping rate of the vessel for estimating the handling rates and the optimum capacity has been adopted.

3.3. The proposal of the KOPT is as follows :

Sr. No.	Particulars	Rate
(i).	Marine charges on Mother and Daughter vessel	₹40.15 per GRT
(ii).	Cargo transfer charges at SBM between Mother vessel and Daughter vessel	₹254.33 per Metric Tonne

The details of the Capital Cost, Operating Cost, Annual Revenue Requirement and the Scale of Rates as proposed by KOPT in its proposal dated 21 July 2015 is discussed in the later part of this order.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of KOPT dated 21 July 2015 along with port's letter dated 24 August 2015 was forwarded to the concerned users / user organisations and prospective bidders (as forwarded by KOPT) seeking their comments by 02 September 2015. None of the users/user organisations/ prospective bidders have furnished their comments.

5.1. With regard to Performance Standards, since the KOPT in its letter dated 24 August 2015 had stated that it does not envisage any Performance Standard, it was communicated to KOPT vide our letter dated 26 August 2015 that as per Clause 2.2 of the Reference tariff Guidelines 2013, the reference tariff proposal has to be filed along with the Performance standards. Further, the prescription of 'Performance Linked Tariff' from the second year of operation onwards at 15% over and above the indexed Reference Tariff is linked to the achievement of the Performance standards by the operator as per clause 2.9 of the 2013 Guidelines. Accordingly, the KOPT was again requested to furnish the Performance Standards.

5.2. In this regard, the KOPT vide its letter dated 17 September 2015 has furnished the following Performance Standard, among other things :

Sl. no.	Parameters	Performance Standard
1.	Gross pumping output from mother tanker to daughter vessel and vice-versa.	3000 tonnes per hour

6. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information/ clarifications were required from KOPT on various points. Therefore, we have vide our letter dated 02 September 2015 requested KOPT to furnish the additional information/ clarification. After a reminder dated 14 September 2015, KOPT vide its letter dated 17 September 2015 has responded. While furnishing the information/ clarification sought by us, the KOPT has revised the Cost Calculation and the Scale of Rates. The revised cost calculation and Scale of Rates furnished by KOPT are discussed in the subsequent paragraph. The information sought by us and the reply of KOPT thereon are as follows:

Sr. No.	Information/ clarifications sought by us.	Reply of KOPT
(A).	General:	
(i)(a)	Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, inter alia stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. The said Clause also stipulates that in case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.	Due to draft constraints, the importers of POL products at Haldia are incurring dead freight cost in bringing POL products to HDC. As such, KOPT has been considering various options in addressing the said issue in the similar lines considered for transshipment of dry bulk cargo at deep draft locations. In keeping with the above objective, the project proposed by KOPT envisages installation of two single point moorings connected by sub-sea pipeline. This project will be utilized for transfer of POL between mother tankers and the daughter tankers. Hence, the project is designed mainly for addressing the dead freight cost element presently being incurred by the POL importers.

	<p>On a preliminary scrutiny of the proposal, it is seen that the KOPT has considered the capital cost of its Single Buoy Mooring (SBM) project based on the SBM project at Kandla Port Trust (KPT). In this connection, the KOPT is seen to have considered the capital cost of the SBM at KPT as base and escalated the costs so as to arrive at the present capital costs. Consequently, the various components of operating cost, are also seen to be determined based on a specific percentage of the capital cost as considered in the SBM project at KPT. In this regard, the KOPT to explain the reason for not adopting the tariff of SBM at KPT and instead coming up with a proposal for fixation of rate for SBM based on the 2008 tariff guidelines.</p>	<p>The SBM project considered by Kandla Port Trust is based on transfer of crude by sub-sea and shore based pipelines from mother tankers directly into the crude oil terminals constructed on shore. The project cost is based on construction of one SBM and other associated facilities and single pipeline connectivity covering a distance of about 17.5 kms. and not two SBMs and three short pipelines of about 500 meters each.</p> <p>Therefore, the capital cost and variable cost structures of the two projects for handling POL vessel are going to be different.</p> <p>Moreover, as the proposed project of KOPT is for handling POL product of various categories covering different parties whose average productivity is lower than that of crude and considering the limitation of cargo assurance for the project and that the optimal capacity will depend upon the evacuation abilities of the daughter vessels at low draft situation in the Haldia channel, the optimal capacity of the proposed mooring arrangement of KOPT is going to be lower than that of Kandla Port Trust.</p> <p>In view of the above, KOPT has proposed a different rate for the project facilities based on 2008 guidelines. However, the capital cost of the project component have been taken from the Tariff Order of Kandla Port Trust in respect of SBM facility.</p>
(b)	<p>Emerging from the approach adopted by KOPT for estimation of capital cost is the concern for correct estimation of capital cost for fixation of viable and reasonable tariff. The KOPT to confirm that the estimate of capital cost reflect the current market price.</p>	<p>The tariff calculations have been recalculated on the basis of capital cost considered by TAMP in the Tariff Order issued in respect of SBM facilities of Kandla Port Trust vide order dated 02.01.2015.</p>
(B). Capacity:		
(i)	<p>The Table 8.1. of the Feasibility Report has considered the capacity of the mother vessel at 1,00,000 tonne whereas the proposal of KOPT has considered the capacity at 1,15,000 tonnes. The basis for considering the capacity of the Mother Vessel at 115000 tonnes to be furnished.</p>	<p>The Port stated that the figure of 115000 was mentioned inadvertently in the Check List forwarded to TAMP. This will be 100000 tonnes as considered by the Consultant.</p>
(ii)	<p>Similarly, the basis for considering the capacity of the Daughter Vessel at 23000 tonnes to be furnished.</p>	<p>The proposed project will be utilized for importing POL products like Naphtha etc. by the local industries. The average parcel load of 23000 was assessed on the basis of parcel load of import Naphtha tankers brought by HPL.</p> <p>(The KOPT has furnished a Statement showing assessment of Average parcel Load and GRT of 30 no of vessels carrying Naptha).</p>
(iii)	<p>The pumping rate of a mother vessel to daughter vessel at 3000 tonnes per hour to be validated with basis.</p>	<p>M/s. Haldia Petrochemicals Ltd. are undertaking Naphtha transfer operations from mother to daughter at Vizag Port for bringing Naphtha to Haldia. The pumping rate of transferring POL from mother to daughter was assessed on the basis of indications received from Haldia Petrochemicals Ltd.</p>
(iv)	<p>The KOPT is seen to have considered 6 hours towards other peripheral activities for a daughter vessel at the sea. In this regard, KOPT to clarify/ furnish the following:</p>	
(a)	<p>The basis for considering the time of 6 hours.</p>	<p>The average time of 6 hours has been considered on the</p>

		<p>basis of indications received from HPL during interaction. From the details of 30 Naptha tankers, it can be seen that on an average, each vessel was at the berth for about 6.944 hours when the cargo was not being pumped. This has been taken into account while considering the peripheral time of 6 hrs.</p> <p>[The details of 30 Naptha tanker as furnished by KOPT does not reflect the details of vessels being at berth for about 6.944 hours, as stated by KOPT.]</p>																									
(b)	The average time taken by the POL vessels towards other peripheral activities during last three years at KOPT.	<table><tr><th colspan="5">AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS</th></tr><tr><th>Year</th><th>Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)</th><th>Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)</th><th>Effective Working time (in hours)</th><th>Total time at berth (in hours)</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>2.80</td><td>7.56</td><td>18.37</td><td>28.73</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>2.92</td><td>7.24</td><td>17.63</td><td>27.79</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>2.95</td><td>7.08</td><td>16.05</td><td>26.08</td></tr></table>	AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS					Year	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)	Effective Working time (in hours)	Total time at berth (in hours)	2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73	2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79	2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08
AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS																											
Year	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)	Effective Working time (in hours)	Total time at berth (in hours)																							
2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73																							
2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79																							
2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08																							
(c)	The breakup for the time of 6 hours.	<p>The 6 hours of time considered for peripheral activities will be spent prior to commencement of cargo transfer operations and after completion of cargo transfer operations at the mooring facilities.</p> <p>The said time will be required for various activities relating to customs formalities, draft survey, connection / disconnection of hoses, This has been assessed by the Consultant on a lump sum basis. Similar time for peripheral activities are also required for the POL vessels for discharge of cargo at the berths.</p>																									
(v)	The loading rate of the daughter vessel at the jetty at 2000 tonnes per hour to be validated with basis.	In the Statement of Assessment of Average parcel load and GRT of Vessels, the effective output of 30 naphtha tankers was 1206 tonnes. The Consultant has assumed 2000 tonnes per hour as the output at the berth.																									
(vi)	The KOPT is seen to have considered 3.50 hours towards berthing, draft survey, documentation, and another 3 hours towards waiting for tide, another 2 hours towards draft survey, documentation and unberthing of a daughter vessel at the jetty. In this regard, KOPT to clarify/ furnish the following:																										
(a)	The basis for considering each of the time factor of 3.50 hours, 3 hours and 2 hours.	<p>From the details given in statement of Average time spent by oil tankers at HDC during last 3 years, it may be seen that the POL vessels during the last 3 years had taken about 3 hours of time to commence work after berthing. This time is required for draft survey, customs formalities, etc. 3.5 hours which includes the time required for berthing of the daughter vessels in addition to 3 hours of time required after berthing.</p> <p>Further, from the statement, it can be seen that, the POL vessels that worked at Haldia during last 3 years had to wait for more than 7 hours on an average after</p>																									

		<p>completion of work. This includes time required for getting favourable tide. As against 7 hours, time of 5 hours has been assumed for sailing out of the daughter vessel after cargo discharge which may be possible by assuming higher cargo discharge productivity at berth at 2000 tonnes per hour to ensure that the entire work of daughter vessel gets completed within 20 hours from the time of berthing so that it can avail the next favourable tide.</p> <p>It is, therefore, evident that the overall time of 8.5 hours assumed in respect of daughter vessels at berth is within the average time (about 10 hours) spent by POL tankers at Haldia oil jetties.</p>																									
(b)	The average time taken by the POL vessels towards each of the time factor as mentioned above during last three years.	<table><tr><th colspan="5">AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS</th></tr><tr><th>Year</th><th>Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)</th><th>Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)</th><th>Effective Working time (in hours)</th><th>Total time at berth (in hours)</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>2.80</td><td>7.56</td><td>18.37</td><td>28.73</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>2.92</td><td>7.24</td><td>17.63</td><td>27.79</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>2.95</td><td>7.08</td><td>16.05</td><td>26.08</td></tr></table>	AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS					Year	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)	Effective Working time (in hours)	Total time at berth (in hours)	2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73	2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79	2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08
AVERAGE TIME SPENT BY OIL TANKERS AT HDC DURING LAST THREE YEARS																											
Year	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from Hauled In to Commenced Work (in hours)	Average Time spent by tankers at Oil Terminals from finished work to Hauled Out (in hours)	Effective Working time (in hours)	Total time at berth (in hours)																							
2012-13	2.80	7.56	18.37	28.73																							
2013-14	2.92	7.24	17.63	27.79																							
2014-15	2.95	7.08	16.05	26.08																							
(c)	The breakup for each of the time factor of 3.50 hours, 3 hours and 2 hours.	Break up is already provided in the proposal. As already stated, the overall time of 8.5 hours considered is well within the average time of 10 hours spent by the POL tankers at Haldia oil jetties for undertaking peripheral activities including tide.																									
(vii)	Considering the deployment of 2 number of Daughter Vessels, the capacity of the Daughter Vessel System at the Floating Storage Offloading (FSO) has been arrived at 5.865 MMTPA. Simultaneously, the capacity of the Daughter Vessel System at the Berthing System has been worked out by KOPT at 7.038 MMTPA. Thereafter, considering the lower of the capacity among the two capacities as worked out above, the optimal capacity for the SBM facility has been restricted to 5.865 MMTPA, being the capacity of the Daughter Vessel System at the FSO. Since the capacity of the Daughter Vessel System at the FSO is seen to be the limiting factor, if in this context, the number of Daughter Vessels is considered at 3, then it will increase the capacity of the Daughter Vessel System at the FSO and it will no longer be the limiting factor. The KOPT to, therefore, explore the possibility of increase in the number of Daughter Vessels so as to make optimum utilization of the SBM facility.	<p>The success of this project will largely depend upon end to end logistic cost of the users taking into account the transfer tariff as well as daughter vessel freight. By taking three daughter vessels, the daughter vessel freight cost may increase, unless there are sufficient cargo for optimal utilization of all the three daughter vessels. According to Consultant, the total traffic throughput of POL product at HDC is going to be in the region of 6.3 million tonnes in 2020-21.</p> <p>Moreover, there are possibilities of the mother vessel calling at Haldia after part transfer into the daughter vessel. This may further bring down the need for additional daughter vessels.</p> <p>In keeping with all the above factors and considering that the objective of the project is to address the dead freight cost presently being incurred by the POL importers at Haldia , only two daughter vessels have been considered for the project for which the capacity has been kept as 5.865 MTPA.</p>																									
(viii)	The KOPT in its proposal has indicated that in the event there is a substantial rise in demand, users can provide vessels with higher pumping capacity so that the turnaround time is reduced considerably	It is reiterated that the SBM facility for POL product proposed by KOPT is aimed for bringing down the dead freight cost and will be utilized by the industries like Haldia Petrochemicals, MCPI, IOCL, BPCL, HPCL,																									

	<p>thereby increasing the system capacity. In other words, according to KOPT itself, increase in the system capacity with the deployment of vessels with higher pumping capacity is possible and cannot be ruled out. This may lead to a situation where the successful BOT operator for the SBM would be in a position to handle much more than the capacity envisaged now and by adopting the higher rates for the SBM (which would now be worked out based on the lower pumping capacity daughter vessels), the chance of the operator at KOPT making windfall gain in the future, cannot be ruled out. To avoid occurrence of such a scenario, it may be appropriate for the KOPT to consider deployment of daughter vessels with the maximum pumping facility at the proposed facility. In this connection, KOPT to also confirm that no other daughter vessels with the higher pumping facility can be deployed at the facility.</p>	<p>Reliance Industries etc. The POL product handled by each of the industries are different with different productivity because of various properties intrinsic to the different products.</p> <p>In absence of handling crude by the proposed facilities, KOPT does not see significant rise in POL handling at HDC by the industries concerned and therefore, the possibilities of the PPP operator making windfall profit does not arise. Moreover, the present level of productivity of the daughter vessels at the berths is also not expected to cross 2000 tonnes per hour as this assessed productivity is substantially higher than the average productivity of about 1200 tonnes per hour actually achieved at HDC.</p> <p>In view of above, although the proposed system can handle higher volume of cargo but the same can only materialize in the event of handling crude traffic at Haldia. However, IOCL have already created SBM facilities at Paradeep with pipeline connectivity upto Haldia, Barauni and Assam for which they are not likely to offer any crude traffic at the proposed mooring facility of KOPT.</p> <p>While summarizing, it may be stated that the capacity assessed is in line with the POL traffic likely to be handled at Haldia in the near future.</p>
(C).	Capital Cost	
(i)	<p>For the calculation of capital costs, the KOPT appears to have placed reliance on the capital costs considered in the KPT tariff Order no. TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011 relating to the SBM facility at KPT. In this regard, it is relevant to mention here that subsequently, on the ground that the project did not materialize, the KPT had restructured its SBM project and had approached this Authority for fixation of Reference tariff for the SBM facility. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/60/2014-KPT dated 2 January 2015 has approved Reference tariff for the SBM facility at KPT. The KOPT, if it so desires, to review its proposal on the lines of the restructured SBM project at KPT. The Order no. TAMP/60/2014-KPT dated 2 January 2015 is hosted in the website of this Authority.</p>	<p>The capital cost has been re-assessed on the basis of Kandla Port Tariff Order dated 02 January 2015.</p>
(ii)	<p>The capital cost of a SBM at ₹148.23 crores as considered in the KPT Order of January 2011 has been escalated by 6.47% (being the WPI indices for metals) on compounding basis for 5 years and brought to the level of ₹202.84 crores as applicable for the year 2015. Thus, the cost of 2 SBMs has been considered by KOPT at ₹405.68 crores in the calculation. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following:</p>	
(a)	<p>The reason for not estimating the individual cost elements relating to the SBM based on the prevailing market rates and instead, placing reliance on the capital cost of SBM as prevalent in the year 2010 in the case of KPT and then escalating it to arrive at the capital cost as of the year 2015.</p>	<p>It is not relevant as KOPT has now considered the capital cost as per approval accorded by TAMP for SBM facilities of Kandla Port Trust vide Tariff Order dated 02.01.2015.</p>
(b)	<p>Justification for adopting the wholesale price index (WPI) relating to metals at 6.47%.</p>	<p>Same as above.</p>
(c)	<p>Documentary evidence in support of the WPI so</p>	<p>Same as above.</p>

	adopted.	
(d)	The reason for adopting a common wholesale price index relating to metals at 6.47% for all the years under consideration instead of considering the year on year indexation.	Same as above.
(iii)	The capital cost of Sub-marine Pipelines at ₹443.68 crores (for pipeline of length of 19.5 kms) as considered in the KPT Order of January, 2011 has been escalated by 3.4% (being the WPI indices for steel pipes and tubes) on compounding basis for 5 years and brought to the level of ₹41.28 crores as applicable for the year 2015 for 1.535 kms. in the calculation by the KOPT. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(a)	The reason for not estimating the cost of the Pipelines based on the prevailing market rates and instead, placing reliance on the capital cost of Pipelines as prevalent in the year 2010 in the case of KPT and then escalating it to arrive at the capital cost as of the year 2015.	The capital cost of pipeline has been re-assessed on the basis of Kandla Port Tariff Order dated 02 January, 2015.
(b)	The reason for adopting the wholesale price index relating to steel pipes and tubes at 3.4%.	It is not relevant as the KOPT has now considered the capital cost as per approval accorded by TAMP for SBM facilities of Kandla Port Trust vide Tariff Order dated 02 January, 2015.
(c)	Documentary evidence in support of the WPI so adopted.	Same as above.
(d)	The reason for adopting a common wholesale price index relating to steel pipes and tubes at 3.4% for all the years under consideration instead of considering the year on year indexation.	Same as above.
(e)	The basis for envisaging deployment of pipelines of about 1.535 kms at the proposed facility.	Same as above.
(f)	The reason for adopting a common wholesale price index relating to metals at 6.47% for all the years under consideration instead of considering the year on year indexation.	Same as above.
(iii)	The capital cost of Sub-marine Pipelines at ₹443.68 crores (for pipeline of length of 19.5 kms) as considered in the KPT Order of January 2011 has been escalated by 3.4% (being the WPI indices for steel pipes and tubes) on compounding basis for 5 years and brought to the level of ₹41.28 crores as applicable for the year 2015 for 1.535 kms. in the calculation by the KOPT. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
(a)	The reason for not estimating the cost of the Pipelines based on the prevailing market rates and instead, placing reliance on the capital cost of Pipelines as prevalent in the year 2010 in the case of KPT and then escalating it to arrive at the capital cost as of the year 2015.	The capital cost of pipeline has been re-assessed on the basis of Kandla Port Tariff Order dated 02 January, 2015.
(b)	The reason for adopting the wholesale price index relating to steel pipes and tubes at 3.4%.	It is not relevant as the KOPT has now considered the capital cost as per approval accorded by TAMP for SBM facilities of Kandla Port Trust vide Tariff Order dated 02 January, 2015.
(c)	Documentary evidence in support of the WPI so adopted.	Same as above.
(d)	The reason for adopting a common wholesale price index relating to steel pipes and tubes at 3.4% for all the years under consideration instead of considering the year on year indexation.	Same as above.

(e)	The basis for envisaging deployment of pipelines of about 1.535 kms. at the proposed facility.	Same as above.																				
(D).	Operating Costs:																					
(i)	The KOPT to furnish documentary evidence in support of the rate of depreciation considered at 12.66% for SBM and 3.17% for the sub-sea pipelines.	As per Company's Act, 2013. (The KOPT vide its e-mail dated 21 September, 2015 has furnished the relevant extract of the Depreciation Rate chart as per Part 'C' of Schedule-II of the Companies Act 2013).																				
(ii)	KOPT to furnish documentary evidence in support of hire charges of ₹200000/- per day per tug (for 2 tugs) and ₹300000/- per month per pilot (for 2 pilots).	The Tug hire cost has been modified to ₹150000 per day as considered for transloading facilities approved by TAMP vide order dated 08.01.2015. However, the fuel consumption cost was not considered in the earlier proposal. The operating expenses towards fuel has been taken as ₹5.40 crores per annum per tug as considered for the transloading arrangement. Two pilots will be required for berthing of mother and daughter tankers alongside the moorings, for which an amount of ₹3,00,000/- has been considered as the monthly salary of the pilots for working at deep sea points.																				
(iii)	Further, with regard to the hire charges of tug, in the Order dated 08 January, 2015 relating to fixing of tariff for the Transloading facility at KOPT, the tug hire charges have been considered at ₹150000/- per day per tug. In view of this position, the KOPT to justify the hire charge of tug at ₹200000/- per day per tug.	<div>The tug hire charges have been revised to ₹1,50,000/- per tug per day. (₹in lakhs)</div> <table><tr><th>Marine Charges</th><th>Tug Hire</th><th>Pilotage</th><th>Total</th></tr><tr><td>Annual charter hire charge (@ Rs 1.5 lakhs per tug per day) for 2 tugs</td><td>1095.00</td><td>-</td><td>1095.00</td></tr><tr><td>Fuel cost for 2 tugs (as per estimation done for transloading of dry bulk cargo as the usage pattern will remain the same)</td><td>1080.00</td><td>-</td><td>1080.00</td></tr><tr><td>Salary and wages of 2 Pilots @ of Rs 300000 per month per pilot</td><td>-</td><td>72.00</td><td>72.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>2175.00</td><td>72.00</td><td>2247.00</td></tr></table>	Marine Charges	Tug Hire	Pilotage	Total	Annual charter hire charge (@ Rs 1.5 lakhs per tug per day) for 2 tugs	1095.00	-	1095.00	Fuel cost for 2 tugs (as per estimation done for transloading of dry bulk cargo as the usage pattern will remain the same)	1080.00	-	1080.00	Salary and wages of 2 Pilots @ of Rs 300000 per month per pilot	-	72.00	72.00	Total	2175.00	72.00	2247.00
Marine Charges	Tug Hire	Pilotage	Total																			
Annual charter hire charge (@ Rs 1.5 lakhs per tug per day) for 2 tugs	1095.00	-	1095.00																			
Fuel cost for 2 tugs (as per estimation done for transloading of dry bulk cargo as the usage pattern will remain the same)	1080.00	-	1080.00																			
Salary and wages of 2 Pilots @ of Rs 300000 per month per pilot	-	72.00	72.00																			
Total	2175.00	72.00	2247.00																			
(iv)	The need to deploy two number of tugs for the facility and consequently two number of pilots thereon, throughout the year to be justified when the optimum capacity is calculated at the optimization factor at 70% of the facility.	The two tugs will be required for berthing of mother and daughter vessels alongside two moorings. As also, one of the tugs will be used for various other conservancy functions like firefighting, oil spillage management, housing of the pilots, as also for movement of customs officials to the off shore point. Incidentally, in the case of transloading arrangement, one multipurpose vessel and one tug was considered. As against this, in the present proposal, two tugs are considered on charter hire basis. Two pilots will be required for performing their duties in rotation for the whole year.																				
(v)	In the planning and execution of project through Public Private Partnership (PPP) mode so far, the	In the instant cast, the SBM facilities will be installed at a place beyond the pilotage limit of KOPT. The																				

	PPP operators are allowed by the Major Port Trusts to operate the berth and levy berth hire charges, apart from levy of handling, storage and miscellaneous charges. Pilotage and Port dues for the vessel calling at the BOT berth are collected by the concerned Major Port Trusts. The Marine charges proposed by KOPT leviable at the SBM for provision of marine related services includes Pilotage charges. The KOPT to examine whether the BOT operator can be permitted to deploy pilot and collect pilotage.	operation of berthing of the mother and daughter tankers will be done by the SBM operator by his own pilots and the responsibility for the same will remain with the operator. However, the pilotage of the daughter vessel including berthing / un-berthing operations at Haldia oil jetties / berths will be done by the KOPT pilots.
(E).	Scale of Rates:	
(i)	The proposal of the port (as seen from the draft Scale of Rates) is to levy marine charges on mother vessels calling at the SBM against provision of required marine related services and for levy of cargo transfer charge at SBM between Mother vessel and Daughter vessel. However, tariff arrangement for transfer of cargo by daughter vessel from SBM to Jetty has not been proposed. Incidentally Table 9.5 of the Feasibility Study makes a mention about tariff for daughter vessel system at ₹200.20 per tonne. The KOPT to examine this matter and respond.	The tariff arrangement for daughter vessel has not been proposed as the same is a ship freight for carriage of cargo from the SBM point after transfer to Haldia oil jetties or vice-versa and not port related charges.
(ii)	In the calculation of Marine charges, the KOPT is seen to have considered the average GRT of the Mother Vessel at 64000. The basis for considering the same may be explained.	The average GRT of the vessels of 100000 DWT is in the range of 64000.
(iii)	In the calculation of Marine charges (in Table 9.6 of the Feasibility Study), based on the hire charges of tugs as well as that of the pilots and considering the average GRT of the vessel, the marine charges to be levied on the Mother Vessel has been worked out at ₹40.57 per GRT. However, in the draft Scale of Rates, the marine charges has been indicated at ₹40.15 per GRT. The correct position may be clarified.	The marine charges have been recast. (The revised workings /details are furnished by KOPT).

7.1 A joint hearing in the case in reference was held on 04 September, 2015 at KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of the proposal. Thereafter, the KOPT and the concerned users/ user organisations/ prospective bidders have made their submissions.

7.2. As decided at the joint hearing, the concerned users/ user associations/ prospective bidders were requested vide our letter dated 08 September, 2015 to furnish their comments on the proposal filed by KOPT to us and KOPT. This was followed by a reminder dated 14 September, 2015.

7.3 In this connection, one of the prospective bidders, M/s. Scomi Group (Malaysia) (Scomi) has furnished their comments vide its email dated 18 September, 2015 to KOPT and to us simultaneously.

7.4. Despite agreeing during joint hearing and as communicated to KOPT vide our letter dated 08 September, 2015, the KOPT has not responded to the comments furnished by Scomi, till finalisation of this case.

8. As stated earlier, the KOPT while furnishing the additional information/ clarification vide its letter dated 17 September, 2015 has revised its proposal. It is to state that the KOPT has retained the optimal capacity calculations as furnished by it in its July, 2015 proposal and has revised only the capital cost and operating cost estimates. A comparative position between the initial proposal of KOPT of July, 2015 vis-à-vis the revised proposal of September, 2015 is given below:

(i) Detailed Breakup of Capital Cost

Sr.No.	Items	Qty.	July, 2015 (₹ in Lakhs)	September, 2015 (₹ in Lakhs)
(i)	SBM with associated facilities	2	40,568.00	35,848.00
(ii)	Submarine Pipeline from SBM – 1 to SBM	1.535 KM	4,128.00	3,049.00
(iii)	Miscellaneous works @ 5% of capital Cost		2,235.00	1,949.00
Grand Total			46,931.00	40,846.00

(ii). Other O&M Cost

Sr.No	Item	Norm adopted	July, 2015 (₹ in Lakhs)	September, 2015 (₹ in Lakhs)
(i)	Power and Fuel cost		0	0
(ii)	Repair & Maintenance	@ 2% of capital cost	939.00	817.00
(iii)	Insurance	@ 1% of capital cost	469.00	408.00
(iv)	Depreciation	@ 12.66% of capital cost for mooring and @ 3.17% of capital cost for sub-sea pipeline [excluding misc cost, straight line method of depreciation as per the companies act, 2013 (revised depreciation rates)]	5,530.00	4,635.00
(v)	Other expenses	@ 1% of capital cost	469.00	408.00
Total O&M Cost			7,407.00	6,268.00

(iii) Annual Revenue Requirement

Sr. No.	Particulars	July, 2015 (₹ in Lakhs)	September, 2015 (₹ in Lakhs)
(i)	16% of Capex	7,508.00	6,535.00
(ii)	Operating cost	7,407.00	6,268.00
(iii)	Total	14,915.00	12,803.00
(iv)	Capacity of the system	5.865 MT	5.865 MT
Tariff		₹254.33 per ton	₹ 218.29 per ton

(iv). Marine Charges.

Marine charges will be applicable for the usage of tug assistance and pilot requirement. Tugs will also function as the fire float. Marine charges are chargeable on the basis of per GRT of the vessel.

Sr. No	Particulars	July, 2015 (₹ in Lakhs)			September, 2015 (₹ in Lakhs)		
		Tug Hire	Pilotage	Total	Tug Hire	Pilotage	Total
(i)	Annual charter hire charge (@ ₹1.5 lakhs per tug per day) for 2 tugs	1,460.00 (2 Nos of Tugs.× ₹ 2 lakhs per day×365 days)		1,460.00	1095.00 (2 Nos of Tugs.× ₹1.5 lakhs per day ×365 days)	-	1,095.00
(ii)	Fuel cost for 2 tugs (as per estimation done)	-	-	-	1080.00	-	1,080.00

	for transloading of dry bulk cargo as the usage pattern will remain the same)						
(iii)	Salary and wages of 2 Pilots @ of ₹ 300000 per month per pilot	-	72.00 (3Lakhs×2 pilots×12m)	72.00	-	72.00 (3Lakhs×2 pilots×12m)	72.00
Total		1460.00	72.00	1,532.00	2,175.00	72.00	2,247.00

(v). Estimation of Marine Charges per GRT basis.

Sr. No.	Particulars	July, 2015			September, 2015		
		Tug Assistance	Pilotage	Total	Tug Assistance	Pilotage	Total
(i)	Operating Cost. (₹ in Lakhs)	1460.00	72.00	1532.00	2175.00	72.00	2247.00
(ii)	Total GRT per annum (in lakhs)	37.76	37.76	37.76	132.11	132.11	132.11
(iii)	Marine Charges per GRT basis	₹ 38.67 Per GRT	₹ 1.91 Per GRT	₹ 40.57 per GRT	₹ 16.46 per GRT	₹ 0.55 per GRT	₹ 17.01 per GRT

(Note: It is assumed that there will be two tugs and two pilot boats will be required and assumed expense is `2.0 lakhs per day per tug and ₹3.0 lakhs per month towards Pilot boats.)

(vi). Scale of rates

Since the entire cargo is going to be POL, the concession factor for coastal cargo has not been loaded in the tariff calculated.

(a). Marine Charges on Mother Vessels and Daughter vessels:

Sr. No.	Description of vessel	July, 2015	September, 2015
		Rate in ₹ per GRT	Rate in ₹ per GRT
(i)	Vessel engaged in Foreign trade	40.15	17.01
(ii)	Vessel engaged in Coastal trade	Not Applicable	Not Applicable

(b). Cargo Transfer Charge at SBM between Mother Vessel and Daughter Vessel:

Sr. No.	Commodity	Unit	July, 2015		September, 2015	
			Rate in ₹		Rate in ₹	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
(i)	POL Product	Per Metric Tonne	254.33	Not Applicable	218.29	Not Applicable

(vii). Performance standard

Sr. no.	Parameters	Performance Standard
(i)	Gross pumping output from mother tanker to daughter vessel and vise-versa	3000 tonnes per hour

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) In order to benefit the trade in increasing their liquid cargo throughput at HDC at a reduced logistic cost and to ensure optimal utilisation of the liquid cargo handling infrastructure already created by the importers/ exporters at Haldia, the KOPT has envisaged development of 2 Single Buoy Moorings (SBMs) with connected pipeline facilities for transfer of POL cargo on DBFOT basis. The proposal under reference is for fixation of reference tariff for transfer of POL cargo at 2 SBM with connected pipeline facilities proposed to be set up by KOPT. The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 issued by the Ministry of Shipping (MOS).
- (ii) Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, inter alia, stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. The said Clause also stipulates that in case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

With regard to the proposal in reference, the capital cost of the KOPT SBM project is seen to be based on the capital cost of the SBM project at Kandla Port Trust (KPT). While the capital costs of the KPT SBM has been considered as base by KOPT, the KOPT has not adopted the upfront tariff of SBM at KPT instead come up with a proposal for fixation of rate for SBM based on the 2008 tariff guidelines, by adopting the capital cost of the KPT SBM. The KOPT SBM project envisages installation of two single point moorings connected by sub-sea pipeline and transfer of the POL cargo to the jetty through daughter vessels, whereas, the KPT SBM is based on transfer of crude by sub-sea and shore based pipelines from mother tankers directly into the crude oil terminals constructed on shore. Thus, there is a difference in the manner of handling cargo at KPT and KOPT, thereby resulting in difference in the capital cost and variable cost structures of the two projects. Further, in the proposed project of KOPT, since the optimal capacity of the KOPT SBM is dependent on the evacuation ability of the daughter vessels at low draft situation in the Haldia channel, the optimal capacity of the proposed mooring arrangement of KOPT is going to be lower than that of KPT. Therefore, there is justification for the port to not adopt the upfront tariff of SBM at KPT.

- (iii) Before proceeding ahead with the analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for handling any type of cargo at Single Point Mooring (SPM)/ Single Buoy Mooring (SBM). In view of this position, when the KPT had earlier come up with a proposal for fixation of upfront tariff for its SBM project, the matter was referred to the Ministry of Shipping (MOS). The MOS in response, vide its letter dated 9 June, 2010 had stated that the Indian Maritime University (IMU) has been engaged to examine the said matter and to furnish its report and had advised this Authority to undertake fixation of upfront tariff for SPM at KPT based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operation carried out at the KPT, Cochin Port and Paradip Port Trust as an interim measure till the guidelines for SPM terminals are finalized. Norms/ guidelines for fixation of tariff for SBM operation following the principles of 2008 guidelines are not received from MOS. A copy of recommendations made by the (then) Adviser of Indian Maritime University (IMU), engaged by the MOS to formulate norms for SPM operations have also not been received from the MOS.

Since the proposal of KOPT envisages handling of POL cargo, the KOPT is seen to have generally adopted the norms prescribed for the liquid terminal in the 2008 upfront tariff guidelines for estimating the components of operating cost. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the KOPT for seeking reference tariff for this project, adoption of norms prescribed in the upfront tariff guidelines for a liquid bulk terminal for the purpose of estimation of operating cost, as proposed by KOPT, is accepted and relied upon to the extent relevant to arrive at the reference tariff for this project.

- (iv) The KOPT has filed its proposal in 21 July 2015. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the KOPT under cover of its letter dated 17 September, 2015 has forwarded a revised proposal alongwith the Scale of Rates, Performance standards and reply to our letter seeking additional information/ clarification. The revision in the proposal is mainly with reference to change in the capital cost, and the corresponding change in the operating cost. The revised

proposal of the KOPT furnished on 17 September 2015 along with the information/ clarifications furnished by KOPT during the processing of the case are considered in this analysis.

(v) Optimal Capacity:

Optimal capacity has been assessed by KOPT for the Daughter Vessel System and Berthing System. Thereafter, lower amongst the two, has been considered by KOPT as the optimal capacity of the SBM facility.

(a) Capacity Calculation of Daughter Vessel System

- (i) Considering the capacity of the Daughter Vessel at 23000 tonnes and based on the number of daughter vessel trips at 127.5 trips per annum, and based on the deployment of 2 no. of daughter vessels, the KOPT has arrived at the capacity of the Daughter Vessel System at 5.865 MMTPA.
- (ii) The capacity of the Daughter Vessel at 23000 tonnes considered by KOPT is reported to be based on the parcel size of Naphtha vessel of HPL handled at HDC in the past and hence relied upon.
- (iii) The number of daughter vessel trips at 127.5 trips per annum, is reported to be based on the following position, as given by KOPT:

Sr. No	Particulars	Parameters	Remarks/ Workings
(A)	Total Time taken for Cargo transfer operations from Mother Vessel to Daughter Vessel		
(i)	Time required to load one daughter vessel (Daughter vessel Capacity/ Pumping rate) i.e. (23,000 tonnes /3000 tonnes)	7.67 Hours	The pumping rate of 3000 tonnes is reported to be based on the indication received from HPL, and hence is relied upon.
(ii)	Time required for other peripheral activities	6 Hours	The time period of 6 hours is reported to be based on the assessment given by the Consultant on a lumpsum basis, and hence is relied upon.
(iii)	Sailing time from Mother Vessel to Jetty (t _s)	7 Hours	Average distance between Mother Vessel at SBM to jetty – 130 kms. Based on the position that the average speed of a Daughter Vessel is 10 nautical miles per hour and based on the conversion factor of 1 nautical mile = 1.852 kms, a Daughter Vessel is expected to cover a distance of 130 kms over a period of 7.02 hours. The parameters as given by the KOPT are relied upon.
(iv)	Total time taken for Daughter vessel (i+ii)	20.67 Hours	(7.67 + 6 + 7) Hours
(B)	Total time for unloading at Jetty and to go back to mother vessel		
(i)	Unloading rate at jetty (23000 tonnes / 2000 tonnes per hour)	11.5 Hours	The unloading rate of 2000 tonnes per hour is reported to be based on the

			assessment given by the Consultant and hence is relied upon.
(ii)	Time for Berthing, Draft survey, Waiting for tide, Draft survey, documentation, unberthing	8.5 Hours	The time period of 8.5 hours is reported to be based on the assessment given by the Consultant, based on the average time spent by the POL tankers at Haldia Oil jetties in the past and hence is relied upon.
(iii)	Sailing time from berth to mother vessel	7 Hours	As in A(ii) above.
(iv)	Total time for unloading at jetty (i+ii+iii)	27 Hours	(11.5 + 8.5 + 7) Hours
(C)	Turnaround Time of Daughter Vessel (A+B)	47.67 Hours	(20.67 + 27) Hours
(D)	Total system availability	255.5 days	(365 days x 70% utilisation)
(E)	Number of Daughter Vessel		2
(F)	No of Trips Per Vessel (Total System availability/ Turnaround time of Daughter Vessel) i.e. (D/E)		127.5

(iv) As stated earlier, the KOPT has envisaged deployment of 2 daughter vessels. Since the capacity of the Daughter Vessel System was seen to be the limiting factor, the KOPT was requested to explore the possibility of increasing the number of Daughter Vessels so as to make optimum utilization of the SBM facility. In this regard, the KOPT is of the view that as per the Feasibility Report, there is no sufficient cargo for optimal utilization of three daughter vessels. The mother vessel, after part transfer of POL cargo into the daughter vessel at the SBMs, may also call at HDC. This will bring down the requirement of additional daughter vessels. Further, KOPT has also stated that in case of deployment of 3rd daughter vessel, it anticipates an increase in the end to end logistics cost, which may affect the success of the project. The KOPT has thus, emphatically, desired to go ahead with deployment of 2 daughter vessels. Based on the reasoning furnished by KOPT and since deployment of 2 daughter vessels is as per the Feasibility Report and also since none of the users/prospective bidders have commented on the deployment of 2 daughter vessels, the deployment of 2 Daughter Vessels is considered in the analysis.

(v) Thus, the optimal capacity of the daughter vessel system as, assessed by the port at 5.865 Million tonnes per annum (127.5 trips per vessel per annum x 2 Nos. of Daughter Vessel x 23000 tonnes capacity of the Daughter Vessel) is considered in the analysis.

(b) Capacity Calculation of Berthing System

(i) Considering that a daughter vessel of a capacity of 23000 tonnes takes 20 hours to turnaround at the jetty, the KOPT has determined the capacity of the Berthing System at 7.038 MMTPA based on the Total available hours of operation at 6120 hours i.e. (255 days x 24 hours).

(ii) The position of the capacity of the daughter vessel at 23000 tonnes has already been discussed earlier.

- (iii) The turnaround time of 20 hours taken by a daughter vessel is reported to be based on the following position, as given by KOPT:

Sr. No	Particulars	Parameters	Remarks
Turnaround time of Daughter Vessel at Berth (t_b)			
(i)	Time Required to unload one Daughter Vessel	11.50 hours	As in B (i) in the Table above.
(ii)	Time required for other peripheral activities	5.50 hours	The time period of 5.5 hours and 3 hours is reported to be based on the assessment given by the Consultant, based on the average time spent by the POL tankers at Haldia Oil jetties in the past and hence is relied upon.
(iii)	Waiting for tide	3 hours	
	Total turnaround time	20 hours	(11.5 + 5.5 + 3) hours

- (iv) The total turnaround time of Daughter vessel considered by the port is 20 hours. The turnaround time per day estimated by port is 1.2 times per day (24 hours a day / 20 hours for turnaround) for 255 days. Thus, the optimal capacity of the Berthing System has been assessed by KOPT at 7.038 MTPA [(255 days x 24 hours) / 20 hours x 23000 tonnes].

- (c) Thus, the lower of the two capacities has been considered as the optimal capacity of the SBM i.e. 5.865 MTPA.

(vi) Capital cost:

- (a) As stated earlier, there are no norms prescribed for the SBM operations in the 2008 Upfront tariff guidelines. In the absence of any norms for the SBM facility, the list of items included under the head of 'Capital cost' is relied upon and considered, as estimated by the KOPT.
- (b) With regard to the cost of capital assets, the KOPT in its initial proposal of July 2015, had placed reliance and arrived at the capital cost of its SBM on the basis of the KPT tariff Order no. TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011 relating to the SBM facility at KPT. However, on pointing out to KOPT, that the KPT on the ground that its SPM project did not materialise, has restructured its SPM project and that this Authority vide its Order no. TAMP/60/2014-KPT dated 02 January, 2015 has fixed Reference tariff for the restructured project, the KOPT has also considered the capital cost as considered in the order no. TAMP/60/2014-KPT dated 2 January, 2015 as base. Thus, taking the base price as considered in the KPT tariff Order and indexing it with wholesale price in index of 6.47% and 3.4% for SBM facility and sub marine pipeline respectively on compounding basis for 5 years, the KOPT has arrived at the capital cost as for the year 2015.
- (c) The total capital cost for the SBM with associated facilities as estimated by the KOPT is ₹408.46 Crores of which ₹358.48 Crores is estimated towards SBM with allied facilities, ₹30.49 Crores for the Pipelines and the balance ₹19.49 Crores for the Miscellaneous Cost.
- (d) Considering the base rate of ₹179.24 crores per SBM from the KPT tariff Order no. TAMP/60/2014-KPT dated 2 January 2015, the cost for the 2 SBM has been estimated by KOPT at ₹358.48 Crores (₹179.24Crores x 2 SBM).

Similarly, the capital cost for the submarine pipeline is estimated by KOPT by taking the base rate of ₹355.67 Crores for 17.5 Kms of the sub marine pipeline from the KPT tariff Order and then proportionately considering it for the 1.535 Km. of the submarine pipelines in its

proposal. Thus, the cost for submarine pipelines of 1.535 km. is estimated by KOPT at ₹ 30.49 Crores.

- (e) Further the KOPT has estimated 5% of the capital cost estimates relating to SPM and Pipelines towards miscellaneous capital cost. This is as per the norms prescribed in the guidelines for liquid terminal and hence considered in the analysis. However, there appears to be some error in the calculation of the miscellaneous cost of the KOPT. The Miscellaneous cost at 5% works out to ₹19.45 Crores as against ₹19.49 Crores as estimated by the KOPT.

Thus, the capital cost for the SBM is considered at ₹408.42 Crores as against ₹408.46 Crores estimated by KOPT.

- (f) Return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost as per the norm prescribed in the guidelines.

(vii) Operating Cost:

- (a) For estimation of operating cost, as discussed earlier, the KOPT in the absence of any specific norms for SPM operations, is seen to have adopted the norms prescribed for the liquid terminal in the 2008 Upfront Guidelines. The operating cost estimated by the KOPT is discussed hereunder:
- (b) SBM facility and Sub marine Pipeline.
- (i) The KOPT has not estimated any cost towards Power and fuel for SPM operations as according to the KOPT, SPM operations will be powered by Solar energy. The position as reported by the KOPT is relied upon.
- (ii) The repairs and maintenance cost is estimated at 2% and Insurance cost and Other expenses are estimated at 1% each of the total capital cost for SBM and marine pipelines in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines for the liquid bulk terminal. The estimates for these cost items are considered as estimated by the KOPT.
- (iii) Clause 3.5.3. of the tariff guidelines of 2008 stipulates that the depreciation should be calculated following the Straight Line Method (SLM) as per the rates prescribed in the Companies Act 1956. The KOPT has computed depreciation @ 3.17% on capital cost for sub-sea pipeline and 12.66% for the SBM. The KOPT has stated that the rates for the depreciation are as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 under the SLM for the relevant group of assets. At our request, the KOPT has furnished documentary evidence in support of the rate of depreciation.

From the details furnished by KOPT it appears that KOPT SBM would be operational on triple shift basis and for that reason the rates of 6.33% as applicable for "Plant and Machinery other than continuous process plant not covered under any specific machinery" for a single shift is doubled up making the depreciation rate of SBM at 12.66%. In this connection, it is relevant to mention here that the rate of depreciation in the case of KPT SPM, has been considered at 10%, as perhaps the KPT SPM envisages a double shift operation, wherein the depreciation rate is to be calculated at 1.5 times of the applicable rate of 6.33%. Since, the rate of depreciation on SBM is seen to be as per the depreciation rate prescribed in the Companies Act, 2013 the same is considered, as estimated by the KOPT.

As regards pipeline, the KOPT, in this proposal has considered the depreciation at the rate of 3.17% stating that the said rate of depreciation is as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 under the SLM for the relevant group of assets. In this regard, it is relevant hereto mention that the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) in its proposal for fixation of reference tariff for the Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT), had indicated that the depreciation on pipelines as per the Companies Act, 2013, will be 4%. Accordingly, this position was relied upon while passing the Order No. TAMP/50/2013-JNPT dated 31 December 2013 in the case of the JNPT. This position was also considered in fixation of common tariff for floating pipeline facility

for handling edible oil cargo at KOPT vide Order No TAMP/25/2014-KOPT dated 29 October, 2014 and also while fixing the tariff for SBM facility at KPT vide Order no. TAMP/60/2014- KOPT dated 02 January, 2015.

The provisions as per the Companies Act, 2013 suggest that the useful life of pipelines is to be considered as 30 years which translates to a depreciation rate of 3.34% per annum. The depreciation rate considered in the case of JNPT and KPT based on the position indicated by these ports is not found to be off the mark from the rate of 3.17%, as considered by KOPT. Nevertheless, the depreciation on pipeline in the case of KOPT is considered at 4% instead of 3.17% considered by the KOPT, in line with the rate of depreciation considered in the case of JNPT and KPT, as discussed above.

While calculating the depreciation the port has not considered the depreciation on the Miscellaneous capital cost. It is relevant to mention here that the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate, estimating miscellaneous capital cost @5% of the total of the estimated cost. Therefore, depreciation has been considered at relevant rates applicable for SBM and pipelines on the miscellaneous cost as per upfront tariff guidelines 2008.

- (iv) Subject to above analysis, the total operating cost for handling POL at SBM works out to ₹ 65.27 Crores as against the operating cost of ₹ 62.69 Crores estimated by KOPT.

(b) Marine Charges.

- (i) The KOPT has reported proposed hire of two tugs exclusively for SBM operations at a cost of ₹ 150000 per tug /per day. The tug hire charges of ₹150000/- per day is based on the tug hire charges as considered in the tariff Order No. TAMP/63/2014-KOPT dated 8 January, 2015 passed while fixing the tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT. The tug hire charge as estimated by the port is taken into account.
- (ii) The fuel cost of Tug is based on the fuel parameters for tug considered for fixing tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT. The cost of fuel as estimated by the port is considered.
- (iii) The KOPT has reported to hire 2 pilot for two tugs for a monthly salary of ₹ 300000/- per pilot. The estimated salary for pilots is reported to be based on the feasibility report and hence, relied upon.

Thus, the operating cost of ₹ 2247 lakhs as estimated by the KOPT is considered in the analysis.

- (viii) (a) The total annual revenue requirement from SBM operations works out to ₹ 130.61 Crores which is an aggregate of 16% return on the estimated capital cost at ₹65.34 Crores and operating cost of ₹ 65.27 Crores, as against annual revenue requirement estimated by the KOPT at ₹ 128.04 Crores. The difference in the annual revenue requirement is seen to arise on account of change in the amount of Depreciation as discussed earlier.
- (b). The entire estimated revenue requirement from SPM is proposed to be recovered entirely from the POL handling charges. Accordingly, to meet the estimated annual revenue requirement of ₹ 130.61 Crores over the optimal capacity of 5.865 MTPA, the consolidated handling charge works out to ₹ 222.71 per tonne as against the handling rate of ₹ 218.29 per tonne proposed by the KOPT.

As per the coastal concession policy of the Government, handling of crude including POL is not entitled for any coastal concession. The port has also, therefore, rightly not proposed any concessional tariff in the handling charge for coastal category.

- (ix) For arriving at the proposed rate of Marine Charges, the KOPT has spread over the total Operating Cost pertaining to Marine charges as discussed earlier at ₹ 2247 lakhs over the total GRT of vessel assessed at 132.11 lakhs GRT. The total GRT so assessed by the KOPT is based on the deployment of 59 Mother Vessels with an average GRT of 64000 and 255 Daughter Vessels with an average GRT of 37000. The GRT of the Mother and Daughter vessels is seen to be as per the Feasibility Report. This position is relied upon.

By spreading over the total operating cost over the total GRT, the charges towards tug hire works out to ₹ 16.46 per GRT (₹ 2175 lakhs/ 132.11 lakhs GRT) and towards the pilotage works out to ₹ 0.55 per GRT (₹ 72 lakhs/132.11 lakhs GRT). Thus, the total Marine charges works out to ₹ 17.01 per GRT (₹ 16.46 + ₹ 0.55)

- (x) The KOPT has only proposed the definition of Foreign Vessel and Coastal Vessel. The definition of terms like TAMP, Per Day and Tonne is included in the Reference tariff Schedule in line with the definitions for these terms as prescribed in the Scale of Rates (SOR) of KOPT.
- (xi) The KOPT has proposed some general conditionalities like conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities prescribing 60% concessional tariff, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront tariff schedule of various major port trusts, and hence is prescribed in the Reference tariff schedule of KOPT also.
- (xii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September, 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“‘Coastal vessel’ shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’

Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the KOPT is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (xiii) The KOPT under the General Terms and Conditions Sr. No 2 (iv) (d) has proposed an incomplete note which simply states that the delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills. In this regard, the said note is completed in line with the stipulation prescribed in the Scale of Rates (SOR) of all Major Port Trusts as well as in the Upfront and reference tariff schedule of other major port trusts as follows:

“The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the case where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or Prescribed as a condition on the Scale of Rates.”

- (xiv). The KOPT has not proposed some general conditionalities to the effect that the rates prescribed being at ceiling levels; likewise, rebates and discounts being at floor levels. Since the said conditionalities have been incorporated in other Upfront/ Reference tariff schedules of other major port trusts, the same has been incorporated in the reference tariff schedule of the KOPT also.
- (xv). The KOPT under the General Terms and Conditions has proposed a note to the effect that in all cases where charges are levied in US Dollar terms, the exchange rate shall be reviewed once in every 30 days from the date of applicable exchange rate adopted in respect of vessel related charges for vessels staying in the Port for more than 30 days and in such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review. Since the Reference Tariff schedule approved does not prescribe any tariff denominated in US dollar terms, the proposed note is not found necessary and hence, not prescribed.
- (xvi) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this

Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

Initially the KOPT stated that performance standards are not applicable for this project. On highlighting the provisions of Clause 2.2 of the 2013 guidelines, the KOPT has proposed performance standard to the effect that the Gross Pumping Output from Mother tanker to Daughter vessel and vice versa would be 3000 tonnes per hour.

This Authority while disposing the Reference Tariff cases has always strived to prescribe Performance Standards, based on output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation. Incidentally, the Gross Pumping Output from Mother tanker to Daughter vessel and vice versa would be 3000 tonnes per hour, is seen to be in line with the output (handling) rate considered in the optimal capacity calculation of the SBM.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standard as proposed by the port, the Performance Standard as proposed by the KOPT is notified along with the Reference Tariff Schedule.

11.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

11.2. The Reference Tariff Schedule as modified by us is attached as **Annex-I** and the Performance Standards as proposed by KOPT is attached as **Annex-II**.

11.3. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves and notifies the modified Reference Tariff Schedule for the SBM alongwith the Performance Standard.

11.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standard notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standard, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project as agreed by the port.

12.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

12.3. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement has been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standard as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to TAMP which will host it on its website.

12.10. The PPP operator shall furnish to TAMP quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

12.11. TAMP shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, TAMP shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

[ADVT-III/4/Exty./143/15/385]

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

Annex-I

COMPUTATION OF REFERENCE TARIFF FOR TRANSFER OF POL CARGO AT SINGLE BUOY MOORING (SBM) BETWEEN MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AND MARINE CHARGES ON MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AT KOLKATA PORT TRUST (KOPT)

(₹ In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	UOM	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 21 July, 2015	Estimates furnished by KOPT in its revised proposal dated 17 September, 2015	Modified by TAMP
I	<u>Optimal capacity of SPM</u>	-			
(A)	<u>Capacity calculation at FSO</u>				
(i)	Mother Vessel capacity (CF)	Tonnes	100000	100000	100000
(ii)	Daughter vessel capacity (C _D)	Tonnes	23000	23000	23000
(iii)	Pumping rate (mother to daughter vessel)	tonnes per hour	3000	3000	3000
(iv)	Time required to load one daughter vessel (ii/iii)	hours	7.67	7.67	7.67

(v)	Time required for other peripheral activities for daughter vessel	hours	6	6	6
(vi)	Total time to load one daughter vessel (tD) (iv+v)	hours	13.67	13.67	13.67
(vii)	Average distance between Mother vessel location to Jetty	kms	130	130	130
(viii)	Time to cover the distance (tD)	hours	7	7	7
			[130/(10*1.825) [the speed of the daughter vessel = 10 nautical miles per hr and 1 nautical mile = 1.852 km]	[130/(10*1.825) [the speed of the daughter vessel = 10 nautical miles per hr and 1 nautical mile = 1.852 km]	[130/(10*1.825) [the speed of the daughter vessel = 10 nautical miles per hr and 1 nautical mile = 1.852 km]
(ix)	Unloading Rate at Jetty	tonnes per hour	2000	2000	2000
(x)	Vessel turnaround at berth	hours	20	20	20
			[3.5 hrs for Berthing, Draft survey, documentation etc. + 11.5 hrs Time to Unload+ 3 hrs Waiting For Tide+ 2 Draft survey, documentation, un-berthing]	[3.5 hrs for Berthing, Draft survey, documentation etc. + 11.5 hrs Time to Unload+ 3 hrs Waiting For Tide+ 2 Draft survey, documentation, un-berthing]	[3.5 hrs for Berthing, Draft survey, documentation etc. + 11.5 hrs Time to Unload+ 3 hrs Waiting For Tide+ 2hrs Draft survey, documentation, un-berthing]
(xi)	Sailing time from berth to mother vessel		7	7	7
(xii)	Minimum Number of Daughter Vessels Required (N)		2	2	2
(xiii)	Total system availability	days	255.5	255.5	255.5
			(70% x 365 days)	(70% x 365 days)	(70% x 365 days)
(xiv)	Number of daughter vessel trips per year (T) (xiii/xii) (Note:1)	trips	127.5	127.5	127.5
(xv)	Capacity of Daughter Vessel System (xiv * xii * ii)		5.865	5.865	5.865
			(23000 tonnes x 2 daughter vessel x 127.5 trips)	(23000 tonnes x 2 daughter vessel x 127.5 trips)	(23000 tonnes x 2 daughter vessel x 127.5 trips)
(B)	Capacity Calculation of Berthing System				
(i)	Daughter Vessel Capacity (C _D)	tonnes	23000	23000	23000
(ii)	Pumping rate at Berth	tonens per hour	2000	2000	2000
(iii)	Turnaround time of Daughter Vessel at Berth (t _D)	hours	20	20	20
			[11.5 hrs for Time required to unload one Daughter Vessel + 5.5 hrs for Time required for other peripheral activities + 3 hrs Waiting for tide]	[11.5 hrs for Time required to unload one Daughter Vessel + 5.5 hrs for Time required for other peripheral activities + 3 hrs Waiting for tide]	[11.5 hrs for Time required to unload one Daughter Vessel + 5.5 hrs for Time required for other peripheral activities + 3 hrs Waiting for tide]
(iv)	Available Working Days (Y)*	days	255	255	255
(v)	Capacity of Daughter Vessel System	MTPA	7.038	7.038	7.038

			(255 days x 1.2 times turnaround per day# x 23000 tonnes) #[24 hours a day/ 20 hours for turnaround per day = 1.2 turnaround per day]	(255 days x 1.2 times turnaround per day# x 23000 tonnes) #[24 hours a day/ 20 hours for turnaround per day = 1.2 turnaround per day]	(255 days x 1.2 times turnaround per day# x 23000 tonnes) #[24 hours a day/ 20 hours for turnaround per day = 1.2 turnaround per day]
(C)	Optimum capacity to be considered (Minimum of the above capacities (A) & (B))		5.865	5.865	5.865

II	Capital Cost	-			
(i)	SPM & Pipelines- Mechanical cost	-			
(a)	SPM and Allied Facilities (2nos of SBM)	Rs in lakhs	40,568	35,848	35,848
(b)	Pipelines and Installation Cost	Rs in lakhs	4,128	3,049	3,049
(c.)	Miscellaneous [5% on (a) and (b)]	Rs in lakhs	2,235	1,949	1,945
	Sub-Total SPM & Pipelines (i)	Rs in lakhs	46,931	40,846	40,842
III	Operating Cost for handling POL at SBM				
(a)	Repair & Maintenance	Rs in lakhs	938.62	816.92	816.84
			[2% x Rs 46931 lakhs]	[2% x Rs 40846 lakhs]	[2% x Rs 40842 lakhs]
(b)	Insurance	Rs in lakhs	469.31	408.46	408.42
			[1% x Rs 469.31 lakhs]	[1% x Rs 40846 lakhs]	[1% x Rs 40842 lakhs]
(c)	Depreciation	Rs in lakhs	5,530.10	4,635.00	4,893.33
				(12.66%*35848)+(3.17%*3049)	(12.66%*(35848+(35848*0.05))+ 4%*(3049+(3049*0.05)))
(d)	Other expenses	Rs in lakhs	469.31	408.46	408.42
			[1% x Rs 46931 lakhs]	[1% x Rs 40864 lakhs]	[1% x Rs 40842 lakhs]
	Total O&M Cost	Rs in lakhs	7,407.34	6,268.84	6,527.01
IV	Estimated Annual Revenue Requirement (ARR) & Proposed Tariff				
	-				
	<u>Tariff for Two SBM System</u>				
(a)	Total Operating Cost	Rs in lakhs	7,407.34	6,268.84	6,527.01

(b)	Return on Capital Employed @ 16% of the Capital Cost		7,508.96	6,535.36	6,534.70
(c.)	Total Revenue requirement for POL Handling at SPM.		14,916.30	12,804.20	13,061.70
(d)	Optimal Capacity (in MTPA)		5.865	5.865	5.865
(e)	Per tonne rate for Rs. Per MT		254.33	218.29	222.71

Calculation of Marine Charges by KOPT considered by TAMP

Sr. No.	Particulars	UOM	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 21 July, 2015			Estimates furnished by KOPT in its revised proposal dated 17 September, 2015			Modified by TAMP		
			Tug Hire	Pilotage	Total	Tug Hire	Pilotage	Total	Tug Hire	Pilotage	Total
I	Operating Expense										
(i)	Annual charter hire charge	Rs in lakhs				1,095	-	1,095	1,095	-	1,095
(ii)	Fuel cost for 2 tugs	Rs in lakhs				1,080	-	1,080	1,080	-	1,080
(iii)	Salary and wages of 2 Pilots	Rs in lakhs	1,460	72	1,532	-	72	72	-	72	72
	Total Operating Cost	Rs in lakhs	1,460	72	1,532	2,175	72	2,247	2,175	72	2,247
II	Total GRT Per Annum (Note :2)	lakhs	37.76	37.76	37.76	132.11	132.11	132.11	132.11	132.11	132.11
III	Marine Charges per GRT basis	(Rs / GRT)	38.67	1.91	40.57	16.46	0.55	17.01	16.46	0.55	17.01

Annex-II

KOLKATA PORT TRUST

REFERENCE TARIFF FOR TRANSFER OF POL CARGO AT SINGLE BUOY MOORING (SBM) BETWEEN MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AND MARINE CHARGES ON MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AT KOLKATA PORT TRUST (KOPT)

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign Vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel, Inland vessel, boat and flat.
- (iii). **“Port”** shall mean Kolkata Port Trust.

- (iv). “**TAMP**” shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (v). “**Tonne**” shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). The minimum weight /measurement chargeable shall be 1 tonne although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs.

- (ii) (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo /container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rate should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). For the purpose of this concession, cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage.

In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

- (iii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Service Provider shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Service Provider and the user equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (iv). (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled for coastal rates.
- (d). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘Coastal’ or ‘Foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (e). The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (v). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Service Provider.
- (vi) (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The licensee may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

- (b) The licensee may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the licensee should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

3. MARINE CHARGES ON MOTHER AND DAUGHTER VESSELS:

Charges to be levied by the Service Provider on the Mother Vessels and Daughter Vessels calling at the Transloading Facility against provision of required marine related services like tug assistance, fenders as well as for providing conservancy services at the Transloading points.

Sl. No.	Description of vessel	Rate in ` per GRT
1.	Vessel engaged in Foreign trade	17.01
2.	Vessel engaged in Coastal trade	Not Applicable

4. CARGO TRANSFER CHARGE AT SBM BETWEEN MOTHER VESSEL AND DAUGHTER VESSEL

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹	
			Foreign	Coastal
1.	POL Product	Per Metric Tonne	222.71	Not Applicable

5. Reimbursement of Cost of additional facilities:

For facilities like Fresh Water Supply to the mother vessel, which the Service Provider may have to arrange by sourcing the same from KOPT; the Service Provider will be entitled to recover the actual cost of same paid by them to KOPT.

6. GENERAL NOTE TO SECTION – 3 TO SECTION – 4 ABOVE:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

The above provision will not be applicable for the fee prescribed under Section 5.

- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standard as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-III**PERFORMANCE STANDARD****REFERENCE TARIFF FOR TRANSFER OF POL CARGO AT SINGLE BUOY MOORING (SBM) BETWEEN MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AND MARINE CHARGES ON MOTHER AND DAUGHTER VESSEL AT KOLKATA PORT TRUST (KOPT)**

Sl. No.	Parameters	Performance Standard
1	Gross pumping output from mother tanker to daughter vessel and vise-versa	3000 tonnes per hour
